

“Diário dos Açores” revela relatório final sobre Comissão Especializada defende vários a 14 dias com escala semanal

O “Diário dos Açores” teve acesso ao relatório final da Comissão Especializada, presidida por João Carvalho, sobre o transporte marítimo de mercadorias nos Açores. O relatório final não se compromete com um único cenário nem tem conclusões definitivas. O relatório sugere apenas alguns dos cenários que já tinham sido descritos no estudo. O nosso jornal teve acesso ao documento a pedido de algumas entidades. Entretanto, ontem a Secretária dos Transportes, Berta Cabral, emitiu o seguinte comunicado:

Berta Cabral garante que haverá “mudança gradual” sem prejudicar nenhuma ilha

O Governo dos Açores, através da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, anunciou ontem que apresentou já, a diversos parceiros setoriais, as conclusões da Comissão Especializada Independente relativamente ao estudo sobre o transporte marítimo de mercadorias na Região.

O estudo ficou concluído em 2023 e passou, de imediato, para a Comissão Especializada Independente - no entanto, a crise política que levou a que o Governo dos Açores ficasse em gestão e a consequente convocação de eleições antecipadas contribuiu para o longo hiato temporal até à apresentação do estudo e do relatório da referida comissão aos vários parceiros setoriais, explica o governo.

Na quarta-feira, a Secretária Regional da tutela, Berta Cabral, em conjunto com o Doutor João Carvalho e o Engenheiro Ribeiro Pinto, elementos da Comissão Especializada Independente, apresentaram as conclusões de ambos os documentos às câmaras do comércio dos Açores, bem como aos operadores portuários da Região, lê-se na nota.

Depois de analisar o estudo, os membros da Comissão, liderada por João Carvalho, antigo Presidente do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, subli-



nharam a importância de superar algumas restrições existentes à operação do tráfego local; de aumentar a eficiência de todo o sistema, em particular na operação e nos custos portuários; e de reforçar os meios e equipamentos disponíveis nas infraestruturas portuárias da Região.

Os membros da Comissão concordam, globalmente, com as conclusões do estudo e salientam a necessidade de promover uma evolução progressiva do modelo, transitando entre os diversos cenários identificados no estudo, de modo a consolidar um modelo robusto que garanta frequências de abastecimento semanal a todas as ilhas, a operação de navios de cabotagem entre os portos continentais e os portos de Ponta Delgada e da Praia da Vitória, bem como uma articulação adequada entre a cabotagem insular e o

tráfego local.

Ponderando as vantagens e desvantagens de cada modelo apresentado no estudo, a Comissão Técnica Independente sinalizou que aqueles que se afiguram mais vantajosos e concretizáveis a curto/médio prazo são a realização de uma escala semanal em todas as ilhas, contribuindo para a coesão territorial e social entre as várias ilhas dos Açores; um reforço das ligações entre os Açores e o continente, o que permitirá aumentar a oferta à disposição dos vários agentes económicos e, em particular, a colocação de produtos frescos ou refrigerados no continente ao final da semana, contribuindo para a maior competitividade de algumas indústrias exportadoras dos Açores.

Berta Cabral reforçou a necessidade de garantir que “a evolução do processo deverá ser baseada numa melhoria contínua, sem disrupções, com uma mudança gradual, racional e segura, que não coloque em causa o abastecimento a nenhuma ilha dos Açores em nenhum momento”.

A Secretária Regional revelou que já está a haver trabalho com os armadores de cabotagem para garantir frequências semanais para as ilhas de Santa Maria e Graciosa, bem como para promover uma maior articulação com os armadores de

tráfego local para agilizar operações e assegurar o frete corrido.

Berta Cabral recordou, também, as permanentes diligências adotadas junto do IMT e da AMT, no sentido de reportar os incumprimentos e as falhas registadas na operação em várias ilhas da Região, identificando a reunião ocorrida em agosto, na Secretaria Regional, com o IMT, como um momento de melhoria e mudança de atitude.

“Há caminho a trilhar e trabalho a fazer, mas é isto que precisamos: uma evolução gradual e concreta, que contemple não só a importação, mas cada vez mais a exportação, que já tem um volume significativo. O SIFROTA é um importante instrumento, que já está a dar frutos, e já permitiu a entrada de uma embarcação no sistema do tráfego local com possibilidade de transportar contentores. A frota irá evoluir naturalmente e robustecer o sistema e o nosso mercado interno”, reafirmou a governante.

E concluiu: “todo este ecossistema está baseado - e tem de ser baseado - na promoção da coesão territorial e na solidariedade regional, do mesmo modo que há solidariedade nacional para com os Açores e da União Europeia para com o país e a Região”.

Relatório defende três cenários

O relatório final da Comissão Especializada contém 19 páginas, com gráficos e figuras explicativas, mas apenas na parte final descreve a sua posição, que é a seguinte:

“Os membros da Comissão concordam que, ponderando as vantagens e desvantagens de cada modelo, aqueles que se nos afiguram mais vantajosos e concretizáveis a curto/médio prazo são:

- Cenário 1 — Rotação a 14 dias: este cenário é aquele que se afigura de mais fácil implementação, assegurando a realização de uma escala semanal em todas as ilhas, contribuindo para a coesão territorial e social entre as várias ilhas dos Açores;

- Cenário 3 — Modelo Misto: este cenário alia à realização de uma escala semanal em todas as ilhas, um reforço das ligações entre os Açores e o Continente, o que per-

mitirá aumentar a oferta à disposição dos vários agentes económicos e, em particular, a colocação de produtos frescos ou refrigerados no Continente ao final da semana, contribuindo para a maior competitividade de algumas indústrias exportadoras dos Açores.

É de salientar que a Comissão reconhece também os méritos do Cenário 2, com rotação de navios a 7 dias, porventura considerando também algum reforço nas ligações para o Faial. Porém, o sucesso deste modelo está fortemente dependente do investimento na dotação de meios de movimentação de contentores nos portos que atuem como Hub, por forma a reduzir os tempos de carga e descarga dos navios, sem o qual, este modelo de operação poderá revelar-se inviável.

Não obstante, e existindo armadores com preferência para os modelos de rotação a 14 dias e outros armadores com preferência para os modelos de rotação a 7 dias, a Comissão considera que nenhum deles deve ser inviabilizado ou impedido, motivo pelo qual considera ser vantajoso o Cenário 3 — Modelo Misto a curto ou médio prazo.

Tendo conhecimento de que está a decorrer, em paralelo, um estudo sobre o transporte marítimo de passageiros (através de navio ferry) na Região Autónoma dos Açores, recomenda-se que os estudos sejam compatibilizados entre si.

SOBRECUSTOS DA INSULARIDADE

No benchmarking realizado com as

ilhas Canárias, o estudo evidencia que, ao contrário de Portugal, existe em Espanha uma verdadeira política pública do Governo Central na mitigação dos custos da insularidade, através da atribuição de apoios aos produtores e agentes económicos locais, que dependem no transporte marítimo para a obtenção e exportação dos seus produtos.

Este sobrecusto da insularidade, que onera a economia dos Açores, é quantificado em 2% do PIB da Região Autónoma dos Açores, o qual corresponde ao montante anual que os agentes económicos despendem com serviços de transporte marítimo de contentores entre os Açores e o Continente.”