

## Comandante Lizuarte Machado

# “O estudo sobre transporte marítimo de mercadorias é muito fraco”

O Comandante Lizuarte Machado, licenciado em Gestão e Tecnologias Marítimas, piloto portuário da Portos dos Açores, considera que o estudo mandado efectuar pelo Governo Regional sobre o transporte de mercadorias nos Açores “é muito fraco, como sempre afirmamos desde que foi conhecida a empresa que o iria fazer, e não permite apoiar qualquer decisão”.

Lizuarte Machado analisou o referido estudo, já entregue ao Governo dos Açores, e elaborou uma análise ao mesmo, de 43 páginas, pormenorizando criticamente todos os cenários apresentados no estudo.

Segundo afirma, a análise da situação patenteada no estudo “é baseada em opiniões e não em factos, dados, estatísticas ou estimativas fundamentadas”.

E acrescenta: “Os instrumentos mais actuais como o AIS - Global Ship Tracking Intelligense, na ausência de dados fiáveis, fundamental para análise operacional, são desconhecidos do consultor”, exemplificando que “os cenários prospectivos não estão quantificados, apenas valores estimados sem qualquer fundamentação”.

### Para que serve a comissão de 3 personalidades?

“Embora exista um forte enviesamento para fundamentar apoios aos investimentos nas frotas dos armadores de tráfego local e, assim, justificar os novos “requisitos obrigatórios” ou condicionantes - Decreto Legislativo Regional N.º 11/2023/A de 28 de Março, SIFROTA, nem essa função cumpre com rigor”, escreve na sua análise.

Lizuarte Machado conclui com uma pergunta: “No meio de tudo isto, o que fará e para que servirá, a comissão de três personalidade nomeada pelo Governo Regional?”.

A longa análise ao estudo, da autoria do comandante da marinha mercante, começa por fazer um enquadramento do transporte marítimo de carga, passando depois para a situação actual de mercado liberalizado com obrigações de serviço público e um enquadramento de transporte de carga contentorizada em linha regular.

Depois de outras considerações, Lizuarte Machado analisa as consequências, no imediato, se não houvesse obrigações e serviço público:

- Os armadores deixariam de praticar preços iguais para todas as ilhas;
- O mercado dividir-se-ia em três segmentos; Tráfego-Direto, Tráfego-Indireto e Inter-ilhas;
- Surgimento, em termos de frete/BL, de um novo mercado;
- Os armadores passariam a escalar apenas a ilha ou ilhas, do ponto de vista comercial, atrativa/s.

Indo directamente ao estudo da empresa VCDuarte, encomendado pelo governo, o comandante picoense diz que



“na introdução o relatório refere que o estudo recusa a análise de “modelos teóricos” e se centra na “recolha de opiniões” junto de partes interessadas no transporte marítimo na RAA. Por outras palavras, o consultor não procurou sequer esboçar um estudo de mercado ou efectuar uma análise operacional que permitissem construir um modelo de simulação de cenários alternativos”.

Acrescenta que “a análise da situação actual é totalmente empírica, efectuada com base em escalas/itinerários anunciados e não em escalas/itinerários realizados”.

### Estudo reproduz defeitos das estatísticas portuárias

Afirma ainda que “o estudo reproduz alguns dos defeitos das estatísticas portuárias dos Açores, como por exemplo a não distinção entre os contentores transportados inter-ilhas que correspondem a comércio local e os que correspondem a distribuição pelas ilhas a partir de Ponta Delgada ou Praia da Vitória de contentores aí desembarcados ou embarcados com destino/origem a outras ilhas. Não estando o disposto nos artigos 7.º e 8.º do Decreto Lei n.º 7/2006 a ser cumprido, os consultores não tiveram acesso à estrutura de custos dos serviços explorados pelos armadores e referem que utilizaram estimativas próprias, valores médios estimados com base em análises ou fontes não reveladas”.

Descreve ainda que “na página 19 (do estudo), não é referida a idade média da frota de navios a operar actualmente que é de 24 anos sendo que um dos navios tem 29 anos, isto é, está no fim da sua vida útil para um serviço de linha regular com requisitos particulares: operacionais, de garantia de serviço, segurança, etc. Não é referido o que os armadores pretendem fazer para renovar as suas frotas. Fazem-se cenários supondo que as frotas de navios actualmente em operações estarão disponíveis nos próximos anos, o que é impossível.



Acresce que as referências aos navios THOR e MARGARETTE, numa análise visando um modelo futuro, não deviam acontecer porque estes navios terminarão funções logo que concluídas as obras do Porto das Lajes das Flores”.

### Análises com gravidades

Quanto aos itinerários “referem-se apenas a um mês e são os anunciados e não os realizados. Uma análise claramente insuficiente e de enorme gravidade”.

Relativamente à capacidade semanal, “refere-se ao mês de Maio 2023. Não é tido em conta pelo menos um ano de operações (existem imobilizações técnicas e operacionais). Uma análise, novamente claramente insuficiente e grave”.

Lizuarte Machado aponta ainda: “Refere o estudo que “para cumprimento das obrigações de serviço público de escala uma vez a cada quinze dias, os armadores recorrem à subcontratação (slots) entre si, referentes aos portos da Horta, Pico, Velas, V. Porto, Graciosa, Flores e Corvo”. Não se detalha e analisa esta subcontratação ao abrigo do enquadramento legal e as consequências que tem, do ponto de vista da concorrência”.

Quanto aos dias de escala por porto (cabotagem insular), “não é, do novo, feita uma avaliação ao longo de, pelo menos um ano. Análise sem qualquer interesse e, claramente insuficiente”.

Relativamente ao número de escalas anuais por porto “não se distinguem nas primeiras escalas, as que são de entrada e as que são as de saída. Uma análise, novamente, claramente insuficiente”.

### O caso dos fretes marítimos

Para Lizuarte Machado, no referido estudo “não se avaliam os diversos Adicionais ao Frete e a factura final para o carregador. A diferença entre os fretes base de tabela e os fretes faturados não

é apenas por armador é também por carregador/recebedor. Os grandes carregadores (sector da distribuição a retalho) têm fretes muito mais baixos do que o carregador com reduzido volume como é o caso de todas as pequenas ilhas. Também não se esclarece que o que o carregador/recebedor paga, corresponde ao frete marítimo mais os serviços prestados a montante e a jusante pelos transitários. São conhecidas facturas em que o frete marítimo é de 1.200 euros e a fatura total é de 2.600 euros. Acresce que deveria ficar claro que, estes serviços prestados a montante e a jusante pelos transitários, estarão presentes em qualquer modelo”.

### Duplicação de contentores de transbordo

Na análise do comandante, “afirma o estudo que existem “11.849 TEUS cheios entre ilhas dos Açores” e somam-se ao tráfego Açores-continente e continente-Açores. Do ponto de vista de “procura global” estão a duplicar-se os contentores de transbordo/baldeação (transshipment). Uma análise errada que sobrevaloriza a procura. Ao não construir uma matriz de tráfegos os consultores não se apercebem, ou fazem por não se aperceberem, que a procura/tráfego em Lisboa e Leixões é muito diferente, o que tem implicações no modelo operacional”.

Ainda segundo Lizuarte Machado, “na Página 57: numa tentativa inglória de fazer parecer que os custos estimados por escala e por contentor, são mais baratos no Porto da Praia da Vitória, é apresentado para este porto o custo da estiva, para os portos de Lisboa, Leixões e Ponta Delgada o THC e, afirma-se que nos restantes portos os custos da estiva são por períodos de trabalho e não ao movimento, o que é falso. Só nas Flores e em Vila do Porto não são ao movimento. Na Graciosa, em São Jorge, no Cais do Pico e na Horta também são ao movimento e com valores mais baixos do que na Praia da Vitória. O valor das contas de escala também estão errados, intencionalmente errado”.

### Para quê o estudo?

O comandante Lizuarte Machado analisa todos os cenários apresentados no estudo e, num deles, conclui: “Os “requisitos obrigatórios” ou condicionantes - Decreto Legislativo Regional N.º 11/2023/A de 28 de Março, SIFROTA - Apoios à renovação da frota do Tráfego Local Regional - ver preâmbulo, já apontam para o resultado pretendido. É a escolha do Governo Regional. Bom para quem faz o estudo porque põem de lado várias alternativas operacionais, mau para o mercado e para o funcionamento da economia regional. Se já sabiam o que queriam, para quê o estudo?”.