

Ligação Ferry negociada pelo Governo Regional e da República custam 5 vezes mais ao bolso dos Madeirenses

- A seguinte interpretação deriva da análise dos conteúdos dos pareceres n.º 8 e 9 da Autoridade Marítima e de Transportes (AMT, do Governo da República), referindo-se à operação da ligação Ferry de 12 meses, com carácter semanal a que correspondem **104 viagens**. Como sabemos, hoje esta operação está reduzida a **24 viagens**.

- A Ministra do Mar, Ana Paula Vitorino, no **despacho que envia ao Sr. Ministro das Finanças, a 16 de agosto de 2017**, concorda e reconhece o interesse público da ligação marítima de passageiros e de carga rodada por navio ferry, garantindo que o Governo Regional teria assumido a intenção de assegurar as compensações financeiras necessárias à viabilização da operação e que estas não constituiriam encargos para diretos para o Orçamento de Estado.

O Governo da Região Autónoma da Madeira solicitou ao Governo da República, através da Ministra do Mar, parecer sobre o lançamento de concurso público internacional para a implementação de uma linha marítima de passageiros e de carga rodada entre aquela Região Autónoma da Madeira e um porto de Portugal Continental, no pressuposto do Governo Regional assegurar as compensações financeiras necessárias para viabilizar a operação, sem encargos diretos para o Orçamento do Estado, com mecanismos de adequada concertação

(...)

concursal, considerando o contributo relevante que esta ligação tem na implementação do Programa do XXI Governo Constitucional que definiu o Mar como uma das suas principais prioridades, em particular no investimento e na criação de emprego, no desenvolvimento económico equilibrado e harmonioso tanto do continente como das ilhas, no crescimento da economia do mar e na promoção da articulação privilegiada com as Regiões Autónomas.

- O parecer da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) n.º 9, assume desde cedo **um carácter obrigatório e vinculativo**, como se verifica no ponto 25 da página 10 obrigando o Governo Regional a cumprir o disposto:

25. Todas as Recomendações constantes dos pontos 19, 24.1, 24.2 e 24.3, tem carácter obrigatório e vinculativo, as quais condicionam a emissão de parecer favorável.

Ou seja, no parecer, nomeadamente no **ponto 19 (de carácter obrigatório e vinculativo)**, o regulador considera a existência das Indemnizações Compensatórias (IC)

para uma operação ferry com prazo anual e frequência semanal que se traduziria em 104 viagens, com valor anual de 3 milhões de euros. O prazo da operação seria de três anos, o que corresponderia a 9 milhões de euros (+ IVA) em Indemnizações Compensatórias.

19. Contudo, a nova versão do Caderno de Encargos incorpora uma nova realidade: o Período de imobilização técnica do navio, por efeito do qual passou a considerar-se 100 viagens (50 de ida e volta) - cfr. n.º 4 da Cláusula III do Anexo I, ou seja, menos 4 viagens anuais em relação à versão do CE de 1 de agosto 2017.

...

Sem prejuízo dos argumentos aduzidos, entende-se que devem ser mantidas as 104 viagens (52 de ida e volta), pelas seguintes razões:

a) **As OSP, como referidas no modelo que foi anteriormente apresentado, pressupõem a realização de uma ligação semanal entre a Ilha da Madeira e o Continente Português.**

- Esta mesma intenção é reforçada no ponto 24.2 da página 14, onde há uma chamada de atenção clara por parte da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, alertando para uma inequívoca **alteração dos pressupostos legais, bem como dos pressupostos económicos que determinam o preço base da operação**. *Como podemos verificar, esta adulteração dos pressupostos iniciais só vem a prejudicar a população da Madeira e Porto Santo, com um claro despesismo pelo dinheiro do erário público.*

revisão/manutenção técnica do navio), **entende-se que a mesma implicando a não realização de viagens em duas semanas na época baixa (menos 4 viagens anuais no total), consubstancia uma alteração das OSP, bem como das OSP previstas no mencionado Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro, e ainda dos respetivos pressupostos económicos que estiveram na base da determinação do preço base, o que poderá colidir com os 2.º e 3.º critérios de Altmark referidos no nosso PARECER já mencionado.**

A este propósito, remete-se para o ponto II.5, designadamente o seu ponto 19 do presente Parecer, pelo deve ser reposta a previsão das 104 viagens anuais.

- Clarificando, no que concerne ao parecer n.º 8 da AMT, no ponto 24.2, é objetivamente referido que os **3 milhões para as 104 viagens é imposto pelo 3º critério do acórdão de Altmark**, que indica que a compensação não “supere a cobertura dos custos e de um “lucro razoável”.

A versão final do processo de concurso submetido à AMT, inclui elementos densificados que permitem clarificar os aspetos que careciam de especificação, conforme referenciado no ofício de resposta da CE, em especial no que concerne aos 2.º e 3.º critérios de Altmark.

(...)

É incluído, no âmbito dos elementos submetidos à AMT, um estudo da concessão onde, entre outros aspetos, é apresentado um modelo financeiro da concessão, suportando o cálculo do valor base, portanto do valor máximo da indemnização anual que poderá ser aceite pagar pelo GRM, com base, designadamente, numa remuneração de capital acionista esperada (TIR Acionista) de 12%, correspondendo a valores médios do mercado e verificando-se que o retorno do ativo (ROA) das atividades acessórias da concessão é inferior ao das atividades sujeitas a OSP, demonstrando a inexistência de sobrecompensações resultantes do preço base apurado.

(...)

23.3. No que reporta ao 3.º critério de Altmark, e não havendo à altura da notificação informação se haveria sobrecompensação, a CE considera que o critério seria cumprido se for assegurado que a compensação não vai para além da cobertura dos custos e um lucro razoável, notando que aqueles custos incluem todos os custos variáveis no fornecimento do serviço, um contributo apropriado dos custos fixos comuns aos serviços objeto de OSP e outras atividades, e ainda um retorno adequado do capital consignado ao SIEG.

- No entanto o concurso, lançado pelo Governo Regional da Madeira e ganho pela Empresa de Navegação Madeirense, tem hoje 24 viagens anuais. Tal facto contradiz o parecer da AMT, que considera obrigatório e vinculativo a realização de 104 viagens por ano.

16. À luz dos critérios de Altmark foram considerados para efeitos de cômputo da indemnização compensatória, os custos com a realização de 104 viagens (52 de ida e volta) por ano, que correspondem a uma distância percorrida de 52.104 milhas náuticas, cumprindo, desta forma, os princípios de relação entre os custos incorridos com o cumprimento das OSP e as indemnizações compensatórias.

(...)

É, com fundamento nos pressupostos do modelo financeiro da Concessão, o custo médio por milha náutica era de € 256 e a compensação por milha náutica era de € 59.

- Assim sendo, e de acordo com o parecer da AMT e o caderno de encargos da ligação, o percurso Funchal-Portimão corresponde a uma distância de 501 milhas náuticas (52 104 milhas anuais a dividir por 104 viagens), sendo que o custo médio de viagem deverá rondar os 128 mil euros (501 milhas náuticas a multiplicar por 256€).

Em termos de indemnizações compensatórias, esta operação custaria aos contribuintes madeirenses cerca de 29,6 mil euros (501 milhas náuticas a multiplicar por 59€). Grosso modo, as indemnizações compensatórias deveriam corresponder a **23% do custo médio de um trajeto**.

- Com as alterações do Caderno de Encargos, que deu origem ao contrato entre o Governo Regional e a Empresa de Navegação Madeirense, a ligação anual passou a trimestral, mas os valores das indemnizações compensatórias mantiveram-se iguais.

Na verdade, os 3 milhões de euros de indemnizações compensatórias estão atualmente afetos a apenas 12 024 milhas náuticas (24 viagens). Ora, 3 milhões de euros a dividir por 52 104 milhas dá uma verba de cerca de 59 euros/milha náutica. O mesmo valor a dividir por 12 024 **corresponde a 249,50 euros/milha náutica, quase 5 vezes superior ao valor recomendado pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes**.

O custo em indemnizações compensatórias no atual modelo corresponde a uma verba de 125 mil euros por viagem.

Assim sendo, a compensação por milha náutica no modelo atual, operado pela Empresa de Navegação Madeirenses do Grupo SOUSA, cobre 97,4% do custo médio do trajeto, isto é, apenas com as indemnizações compensatórias, o operador conseguiria reverter o valor quase integral do custo da operação.

Interpretação:

1. “Estes valores indiciam uma clara violação das recomendações obrigatórias e vinculativas da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes e da Direção-Geral da Concorrência da UE (acórdão de Altmark), uma vez que o operador está a ser sobrecompensado nos valores das indemnizações compensatórias muito acima do razoável, num evidente prejuízo para os dinheiros públicos.”

2. Questiona-se? Por que razão o Vice-presidente do Governo Regional da Madeira e a Ministra do Mar, conhecendo esta situação - ao que parece num ambiente de secretismo entre pares – ocultaram estes números da população?

3. O trabalho de fiscalização do JPP, e da descoberta da verdade vai continuar, custe o que custar, sendo certo que permanece bem claro que as resistências tanto do Ministério do Mar como da Vice presidência, em facultar estes documentos base, se devem a assuntos que não pretendem que sejam do conhecimento da população.