

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA  
DOS AÇORES



COMISSÃO ESPECIALIZADA PERMANENTE DE  
ECONOMIA

# RELATÓRIO E PARECER

---

**Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 74/XII**

**“Cria o SIFROTA – Sistema de Incentivo à Renovação das Frotas dos Operadores de Tráfego Local da Região Autónoma dos Açores”**

**09 DE JANEIRO DE 2023**



---

## INTRODUÇÃO

---

A Comissão Permanente de Economia procedeu à apreciação, relato e emissão de parecer, na sequência do solicitado por Sua Excelência o Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, sobre o **Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 74/XII - “Cria o SIFROTA – Sistema de Incentivo à Renovação das Frotas dos Operadores de Tráfego Local da Região Autónoma dos Açores”**.

---

## ENQUADRAMENTO JURÍDICO

---

O Projeto de Decreto Legislativo Regional em apreciação foi apresentado pela Representação Parlamentar da Iniciativa Liberal ao abrigo do poder de iniciativa legislativa que decorre da faculdade legal atribuída aos Deputados, nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 31.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores (Lei n.º 39/80, de 5 de agosto, alterada pelas Leis n.ºs 9/87, de 26 de março, 61/98, de 27 de agosto, e 2/2009, de 12 de janeiro), em conjugação com o disposto no artigo 114.º do Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 15/2003/A, de 26 de novembro, alterada pela Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 3/2009/A, de 14 de janeiro).

A iniciativa legislativa em análise cumpre todos os requisitos exigidos pelo artigo 119.º do Regimento, sendo que a respetiva apreciação e emissão de parecer exerce-se ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 42.º e n.º 1 do artigo 123.º, ambos do Regimento.

Considerando a matéria da presente iniciativa, constata-se que a competência para emitir parecer é da Comissão de Economia, nos termos da Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 1/2021/A, de 6 de janeiro, alterada pelas Resoluções da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 49/2021/A, de 11 de agosto, e n.º 52/2021/A, de 25 de outubro, que aprova as competências das comissões especializadas permanentes.



---

**APRECIÇÃO NA GENERALIDADE E ESPECIALIDADE**

---

O presente Projeto de Decreto Legislativo Regional visa, de acordo com o seu artigo 1.º, criar o Sistema de Incentivo à Renovação das Frotas dos Operadores de Tráfego Local da Região Autónoma dos Açores, adiante designado por SIFROTA.

A iniciativa legislativa em análise refere, em sede de exposição de motivos, que *“Somos ilhas. Os transportes aéreos e marítimos são os nossos caminhos. Melhorar o sistema de transporte e as suas estruturas é o nosso desígnio”. Esta é a afirmação que encima o capítulo dos Transportes inscrito no Programa do XIII Governo Regional e aprovado pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.*

*Com intuito de concretizar o intento, já está adjudicada a realização de um estudo sobre modelos de transporte marítimo de mercadorias entre o Continente e os Açores e entre as ilhas do nosso Arquipélago. Mais demorado do que o esperado, mais atrasado do que se previa, mas, sobretudo, ensombrado por manifestações de que um modelo com a vantagem de ser concorrencial e não ser subsidiado por fundos públicos, poder vir a beneficiar de financiamento público.*

*Importa não descurar que apesar de concorrencial, o modelo atual impõe aos operadores de cabotagem insular uma série de obrigações impostas pelo Estado, como por exemplo, a realização de vários ‘toques’ em todas ilhas e garantir a concretização de preços iguais, independentemente das ilhas de destino ou origem das mercadorias a transportar.*

*Há ainda a considerar que a operação portuária, na maioria dos portos comerciais da Região, não se encontra dotada de equipamentos em terra que permitam uma operação do navio sem que ocorra a utilização de meios próprios, o que provoca um outro inconveniente aos operadores, pois estes têm de recorrer à utilização de navios com gruas próprias, o que demonstra uma prática ultrapassada e que já não se realiza na grande maioria dos portos comerciais, em todo o mundo.*



*Apesar das limitações que lhes são impostas, os operadores marítimos de cabotagem insular têm, grosso modo, cumprido com as suas responsabilidades, registando-se alguns problemas no abastecimento da ilha das Flores, fruto das condições de operacionalidade numa infraestrutura portuária que se encontra a recuperar dos danos causados pela passagem do Furacão Lorenzo.*

*Por outro lado, o sistema de transporte de mercadorias interilhas é também assegurado por empresas de tráfego local, devidamente licenciadas, que realizam as ligações marítimas regulares entres os territórios dos diferentes grupos de ilhas da Região Autónoma dos Açores.*

*Estas empresas de tráfego local, apesar de prestarem um serviço complementar essencial, completamente privado e não subsidiado por dinheiros públicos, padecem, atualmente, de um problema significativo que condiciona a sua operação – o envelhecimento e desadequação das suas frotas.*

*Importa salientar que este problema resulta de um constrangimento que foi criado aos longo dos últimos anos, por anteriores governações regionais, que tinham como objetivo investir na construção de navios para transporte de passageiros, viaturas, mercadorias e carga rodada entre as diferentes ilhas do arquipélago, numa operação que se realizaria todo o ano. Esta intenção chegou a estar reforçada na inscrição de verbas para o efeito nos Planos Anuais Regionais de investimento.*

*Tendo em consideração esta intenção concorrencial desleal, promovida pelos anteriores Governos da Região (porque promovida com os impostos de todos os contribuintes açorianos), foi notório e é compreensível que os operadores de tráfego local não tenham adotado as devidas medidas conducentes a uma renovação e adaptação das suas frotas, dado o volume financeiro que seria necessário realizar para esse investimento privado, perigosamente ameaçado pelos investimentos públicos que se anunciavam.*

*Difícilmente algum empresário estaria disponível a assumir responsabilidades financeiras elevadas, tendo a Região Autónoma dos Açores a intenção de gastar os impos-*



*tos de todos os Açorianos na construção de embarcações próprias e apropriadas a realizar um trabalho, em tudo semelhante, ao realizado pelos operadores de tráfego local e, garantidamente, a preços mais baixos.*

*O modelo de transporte marítimo de mercadorias entre o Continente e a Região e a ligação interilhas, independentemente dos modelos que possam vir a ser indicados pelo estudo recentemente adjudicado a uma empresa nacional, deve, na ótica daquelas que são também os compromissos assumidos nos acordos de incidência parlamentar subscritos para viabilizar o atual modelo de governação, assentar em algumas premissas que essenciais:*

*A manutenção de um sistema privado, concorrencial e não subsidiado pelo Estado;*

*A receção e exportação das mercadorias de e para Lisboa e Leixões a partir dos dois portos açorianos onde são movimentados cerca de 80% do total de mercadorias (Ponta Delgada e Praia da Vitória);*

*Viagens semanais entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores;*

*Viagens semanais a todas as ilhas da Região, realizadas pelos operadores de tráfego local, aumentado para o dobro a regularidade com que algumas ilhas são abastecidas.*

*Em traços gerais, a cabotagem insular passa a ser assegurada diretamente dos portos nacionais para os portos de Ponta Delgada e Praia da Vitória, onde as mercadorias chegam ao início de cada semana, sendo transferidas as mercadorias para as demais ilhas, por operadores de tráfego local.*

*Assim se garante maior regularidade das ligações necessárias ao abastecimento de todas as ilhas e à exportação dos produtos nelas produzidos, assegurando-se também a sua chegada aos mais importantes portos da Região, a tempo de transferir as mercadorias para os operadores de cabotagem insular que regressam ao continente no final de cada semana.*

*Este modelo de operação cumpriria, desde logo, os objetivos definidos em sede do Programa do XIII Governo Regional, nomeadamente os de ‘desenvolver um sistema de*



*transportes sustentável dentro da Região’, ‘redução dos custos’, ‘melhoria das acessibilidades e frequências às ilhas de menor dimensão e no eficaz movimento de carga’, ‘melhorar a regularidade e a previsibilidade do serviço’ e ‘estabilidade e segurança das operações realizadas’.*

*No entanto, para que tal operação seja possível de concretizar, a breve trecho, importa que as empresas de tráfego local tenham condições de proceder a investimentos financeiros significativos de renovação das suas frotas, existindo, neste momento, particularmente no Norte da Europa, a possibilidade de aquisição de embarcações, em segunda mão, perfeitamente adequadas à operação marítima nos portos da Região.*

*Considerando que os próximos envelopes financeiros europeus não estabelecem a possibilidade para que essas empresas de tráfego local se possam candidatar a fundos comunitários, uma vez que as regras definidas para apoio a investimentos em frotas marítimas de mercadorias, apenas contemplam investimentos em embarcações novas e com características não adequadas à realidade das operações interilhas, é necessário criar um sistema de incentivos de base regional, que dará um contributo essencial à melhoria significativa da operação de transporte marítimo de mercadorias interilhas.*

*Com este sistema de incentivos de base regional abre-se a possibilidade aos operadores de tráfego local de conseguirem realizar os investimentos financeiros conducentes à renovação e adequação das suas frotas, abrindo-se até a possibilidade ao transporte misto, ou seja, mercadorias, viaturas e passageiros, modelo inúmeras vezes reivindicado pelas populações, sobretudo, das ilhas de São Miguel e Santa Maria, tendo em conta que, nas restantes ilhas da Região, tal já se encontra assegurado através do serviço prestado pela empresa pública Atlânticoline”.*

---

#### PROCESSO EM ANÁLISE

---

A Comissão de Economia deliberou, na sua reunião de 26 de outubro de 2022, proceder às audições das Empresas Transportes Marítimos Graciosenses, Barcos do Pico e Transportes Marítimos Parece Machado, Lda., e da Câmara do Comércio e Indústria dos Açores, que decorreram no dia 7 de novembro de 2022, bem como da



Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, que decorreu no dia 22 de dezembro de 2022.

Deliberou, ademais, a Comissão solicitar pareceres escritos à Transinsular (Açores) – Transportes Marítimos Insulares, S. A., à Mutualista Açoreana de Transportes Marítimos e à GS Lines - Transportes Marítimos, Lda – Açores.

- **Audição da Empresa Transportes Marítimos Graciosenses:**

O Dr. Carlos Raulino começou por referir que ao longo da autonomia têm-se visto uma concentração de preocupações na parte dos transportes aéreos, esquecendo-se um bocado dos restantes (terrestres e marítimos). Os transportes marítimos nunca foram subsidiados, o seu custo foi sempre suportado pelo cliente.

Há, efetivamente, uma separação entre açores-continente (externo) e interilhas (interno). Começou a haver uma tentativa de harmonização de preços no transporte interno, mas o mais importante é que o tráfego local chegue seguro, com frequência e a bom preço. Nunca se conseguiu dar um salto nos transportes marítimos à semelhança do que se fez com a SATA. Os constrangimentos verificados no setor estão ligados à adaptação de legislação nacional e às condições de navegabilidade das nossas ilhas. É impensável não criar ligações entre o Pico e São Jorge, desviar um navio da sua rota para fazer esse serviço é possível, não pode é ficar o custo retido na Portos dos Açores.

A iniciativa resolve uma parte do problema, mas não resolve a outra parte, ou seja, um regime de incentivos que permita a renovação das frotas.

Referiu que esta é uma iniciativa excelente, esclarecendo que tentaram a capitalização das empresas pelo PRR, mas não conseguiram pelas razões que todos conhecem. Relativamente ao PO2030, disse que ao que parece não trará nada de novo ao setor dos transportes e assim corre-se o risco de ficar a ver a banda a passar.



O Deputado Nuno Barata questionou se os TMG estão preparados para fazer essa renovação da frota a curto prazo no sentido de resolverem o que a capotagem insular não está a conseguir, por exemplo com a exportação de carcaças e da própria meloa da Graciosa.

O Gestor respondeu que os TMG foram a empresa SOS no furação *Lorenzo* no abastecimento das Flores e do Corvo, prejudicando o serviço no grupo central, mas era a sobrevivência mínima daquelas populações que estavam em causa. Relembrou que foi dito pelo PS que iria ser criado um regime de incentivos face ao esforço que têm vindo a fazer e para mitigar dificuldades futuras, mas depois ocorreu a mudança Governo e o discurso que este Governo teve foi o mesmo, partilham das mesmas preocupações, mas em concreto nada foi feito até agora. Os TMG estão preparados para cobrir os Açores todos, estão preparados para o que o estudo, encomendado por este Governo, exigir para a Região.

O Deputado Nuno Barata, relativamente ao estudo que o Governo encomendou, espera que seja feito por gente conhecedora da realidade e das necessidades da Região. Questionou se houve constrangimento ao investimento da empresa. Ao que, o Dr. Carlos Raulino respondeu que sim, e que o maior constrangimento tem a ver com a legislação nacional.

O Deputado Antonio Vasco Viveiros perguntou se achava fazer sentido avançar já com esta proposta ou se seria mais benéfico esperar pela conclusão do estudo. Questionou, também, qual seria o prazo que devia estar implícito na conceção de um modelo de comparticipação de 75% para a aquisição de navios.

O Dr. Carlos Raulino disse que cinco anos vêm em linha com aquilo que acontece em toda a comunidade, parecendo-lhe um horizonte equilibrado. E que seria mais benéfico esperar pelo estudo para que este seja isento.

O Deputado Carlos Silva, relativamente ao sistema de incentivos previstos neste diploma, questionou qual seria a dotação recomendável para se ter o efeito esperado. Este mesmo diploma em análise prevê que haja comparticipação, seja novo ou usado, perguntou se isso influenciará a dotação prevista para o mesmo sistema. O Deputado,





perguntou se o Dr. Carlos Raulino conhece a empresa VC Duarte, a quem o governo adjudicou o estudo do transporte marítimo na Região, se essa empresa tem conhecimento da realidade dos Açores e das nossas especificidades, e se, na qualidade de operador, já tinha sido contactado para clarificar essas especificidades, “apesar de o estudo ter que ser isento é necessário ter alguma preocupação com as nossas especificidades”. Por fim, acrescentou que o Dr. Carlos Raulino tinha falado na capitalização que estava vinculada ao PRR, assim, o Deputado quis saber se esteve incluído nas agendas mobilizadoras e o que estava a ser pensado na altura.

O Dr. Carlos Raulino não conhece a empresa VC Duarte, disse que têm sido ouvidos em todos os estudos e confessa estar expectante, mas só depois do estudo estar concluído é que poderá fazer qualquer comentário. Contudo, com apenas 70 mil euros dificilmente se fará um estudo com a abrangência que este necessitaria. O projeto que estava vinculado ao PRR tinha uma abrangência no valor de 10 milhões de euros das agendas mobilizadoras. Para a dotação recomendável fez referência a cinco milhões de euros.

O Deputado Carlos Silva perguntou se esses 70 mil euros condicionam o estudo que está a ser feito. Tendo em conta as preocupações ambientais e com isso as exigências da União Europeia, quis saber que tipo de combustível é que iria dar preferência na aquisição de um novo navio, se deveria haver uma maior preocupação com eficiência energética e com alternativas mais eficientes.

O Dr. Carlos Raulino respondeu que no âmbito do PRR lançaram a possibilidade de avançar com um protótipo que fosse inovador relativamente ao uso das energias.

O Deputado Rui Martins perguntou se a própria perspectiva de investimento na frota não será condicionada pelo tipo de serviço prestado. E, se a redução da cabotagem insular, ou seja, a passagem de 7 para 2 portas de entrada, poderá pôr em causa a celeridade do serviço.

O Dr. Carlos Raulino explicou que investir na frota é essencial, porque está tão envelhecida que corre o risco de ficar inoperacional e que o tráfego costeiro, sem intervenção da estiva, piora o sistema entrando nos custos de contexto. Referiu que a ajuda



aos combustíveis é fundamental. E, por fim, explicou que diminuir a oferta da conten-  
torização não faz sentido, assim como diminuir as frequências, principalmente nas  
ilhas mais pequenas.

O Deputado Carlos Furtado, relativamente aos cinco milhões de euros para a renova-  
ção da frota, perguntou se com esse valor teria um navio capaz de operar em todas as  
Ilhas.

O Dr. Carlos Raulino respondeu que vai depender do que o estudo disser. Com cinco  
milhões consegue-se estruturar o mercado interno para que fique menos dependente  
do mercado externo e isso já era uma grande ajuda. Um sistema mais central resolvia  
uma grande parte das questões. O mais importante é salvaguarda as frequências e os  
preços.

- **Audição da Empresa Barcos do Pico e da Empresa Transportes Marítimos Parece Machado, Lda.:**

O Sr. Manuel Cristiano começou por dizer que de facto as nossas frotas estão a ficar  
envelhecias, a capacidade dos operadores de as renovar sozinhos esta difícil, estão à  
espera do estudo, porque investir sem certezas não serve e que toda a ajuda é bem-  
vinda.

O Deputado Nuno Barata diz que é preciso reestruturar o transporte de mercadorias  
na Região, e que este diploma permite apoio de 75% a fundo perdido. Perguntou o  
que isto pode trazer de benéfico para estas empresas.

O Sr. Manuel Cristiano respondeu que seria benéfico, porque há investimentos que  
precisam ser feitos, por exemplo investir na rota São Miguel - Santa Maria, apostando  
num navio de valência múltipla, grua e rampa ro-ro.

O Deputado Rui Martins perguntou qual o valor que considera adequado, para tráfego  
local e tráfego costeiro.



O Sr. Manuel Cristiano respondeu dizendo que “até hoje foram os maiores valores de sempre, e se este diploma for avante só temos a agradecer, porque o tráfego regional tem vindo a ficar esquecido”. Acha que não se deve alterar o modelo de navio, apenas renovar a frota e que o que vier é bem-vindo.

O Deputado Rui Martins perguntou se considerava o modelo atual funcional.

O Sr. Manuel Cristiano disse que para Santa Maria a tipologia tem que ser alterada e com outra capacidade, tem de ter capacidade para transportar viaturas, se possível pelos seus meios. No triângulo a tipologia não precisa ser alterada, aqui o problema é com idade dos navios.

O Deputado Mário Tomé reconhece o esforço que as empresas de Barcos do Pico fizeram durante a passagem do furacão *Lorenzo*, no abastecimento às ilhas do grupo ocidental e o trabalho notável que têm feito no tráfego local do triângulo. No preâmbulo desta iniciativa está explícito, nos acordos de incidência parlamentar, garantias de algumas premissas, como o sistema concorrencial não subsidiado pelo estado. Outra premissa é passarem a estar apenas dois portos ligados aos portos nacionais e a transferência de mercadorias para todas as ilhas a partir daí. Assumindo esta realidade, questionou o que acontece no porto da Horta e de São Roque do Pico, se estes portos passariam a ser servidos apenas pelo tráfego local. O Deputado perguntou, também, se as empresas atualmente a operar no tráfego local têm capacidade para duplicar as ligações às ilhas e, havendo em curso um estudo para se encontrar um modelo de transporte alternativo, se acha esta iniciativa extemporânea.

O Sr. Manuel Cristiano respondeu ser evidente que se está a decorrer um estudo seria mais conveniente esperar pelos resultados. Ao criar apenas duas portas de entrada para a cabotagem insular, neste caso em São Miguel e Terceira, referiu que está em desacordo com isso e até duvida que um Governo consiga tirar portos de um momento para o outro, “nem acredito que o estudo aponte para isso e duvido que se poupasse dinheiro com isso”.

O Deputado Mário Tomé questionou a que frequência com que a empresa presta serviço às ilhas do triângulo. O Sr. Manuel Cristiano respondeu que durante o Verão estão



dedicadas quatro viagens no canal e uma a São Jorge e durante o Inverno estão dedicadas duas viagens no canal e uma a São Jorge.

O Deputado Marco Costa questionou pelo impacto em termos de volume de negócio com o termo do transporte sazonal de passageiros e viaturas. Relativamente ao transporte de contentores de 20 pés refrigerados, entre a Madalena e a Horta, pediu uma leitura sobre essa experiência. No que diz respeito ao período de vinculação do apoio previsto no diploma, caso a iniciativa seja aprovada, quis saber a sua opinião.

O Sr. Manuel Cristiano referiu que, com o fim do transporte sazonal, a faturação destas empresas, de tráfego local, melhorou e que deve haver um compromisso de honra entre o Governo e as empresas, pelo menos de 10 anos no que diz respeito à vinculação dos apoios.

O Deputado Marco Costa relativamente à comparticipação para novos e usados ser a mesma, pede a sua leitura. Questionou se a empresa tem sentido pressão dos *players* locais quanto à necessidade de haver novos canais de escoamento de carne e se existe trabalho conjunto entre a cabotagem insular local nesta complementaridade da chegada das nossas produções ao destino final.

O Sr. Manuel Cristiano acha que a comparticipação de um milhão de euros para navios novos é pouco, mas para navios usados talvez seja suficiente.

O Deputado Carlos Furtado quis saber se, no âmbito do estudo que está em curso, as suas empresas já tinham sido ouvidas, se o transporte para Santa Maria, atualmente, está condicionado pela regularidade do Baía dos Anjos e se um navio maior iria efetuar um serviço mais eficiente. Por fim, questionou se achava que mais do que subsídios para a aquisição de navios, os custos portuários serem adequados seria mais importante.

O Sr. Manuel Cristiano respondeu que Santa Maria já não está dependente apenas do Baía dos Anjos, porque tem têm outro barco disponível. Disse que um navio maior traz



mais despesa, mas acaba por ser mais eficiente no incremento da faturação. Em relação aos custos portuários, referiu que deveria haver uma diferenciação para o tráfego local regional.

- **Audição da Câmara do Comércio e Indústria dos Açores:**

O Presidente da CCIA, tendo em conta que está a sair um estudo, coloca reticências a esta proposta que se prendem com o seu *timing*.

O Deputado Nuno Barata disse “é preciso muita fé para achar que mais um estudo vai fazer a diferença, porque não acredito que este estudo traga alguma novidade. E é nesse sentido que entendo que este diploma não é extemporâneo, vem mesmo a tempo de acudir às que são as necessidades da nossa Região”. Questionou se a Câmara do Comércio, junto dos seus associados, sentiu ou não essas dificuldades, principalmente nas ilhas que não são visitadas todos os dias.

O Presidente disse que espera que o estudo tenha resultados e quanto à iniciativa acha-a válida.

O Deputado Rui Martins questionou se entendia ser pertinente haver mecanismos governamentais regionais para a renovação da frota, adequando-a às necessidades de hoje em dia. E se os empresários estão de acordo com alguns dos pressupostos do diploma, por exemplo, passar de sete para duas portas de entrada.

O Presidente, no que diz respeito à passagem de 7 para 2 portas de entrada disse que isso “é uma falsa questão, todas as ilhas á exceção de São Miguel e Terceira vêm a sua carga contentorizada mexida, portanto essa redução é uma questão prática que dever ser formalizada caso traga vantagens operacionais ao sistema”. Referiu que é inquestionável a necessidade da existência de apoios.

O Deputado Rui Martins perguntou se achava que o serviço já prestado poderia ser efetuado de uma forma mais eficiente, mais célere, com mais valias aos empresários e consumidores.



O Presidente disse que prefere não entrar em questões muito técnicas, mas que todos entendem que é preciso melhorar as condições com que os transportes marítimos operam e que seria prudente esperar pelos resultados do estudo. Acrescentou que todos os operadores regionais deveriam operar em todo o mar açoriano.

O Deputado Carlos Furtado perguntou se acha adequado o custo portuário que atualmente existem e se acha que não se poderá entrar em dupla subsídio por parte dos contribuintes, que já acarretam os custos portuários e vão acarretar mais este custo com a renovação de frotas, caso o diploma seja aprovado.

O Dr. Marcos Couto referiu que a questão das taxas portuárias tem que ser *standardizada* em toda a região e quanto à subsídio diz não poder acrescentar mais nada, para além do que já foi referido, ou seja, os navios que atualmente existem estão em péssimo estado e ninguém duvida que seja preciso renová-los.

O Deputado Marco Costa referiu que um dos operadores locais, em audições anteriores dizia que a faturação tinha aumentado desde que o transporte marítimo sazonal de passageiros e viaturas terminou, questionou se sentiu isso perante os seus associados. Perguntou, também, se concorda com a percentagem de comparticipação na aquisição de navios, quer novos, quer usados e o que acha sobre o período de vinculação.

O Dr. Marcos Couto, relativamente ao fim do transporte sazonal da carga rodada, disse que sempre o viram com muita preocupação, porque fazia concorrência desleal com as empresas de tráfego local e que estas se sentiam prejudicadas.

- **Audição da Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas:**

A Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas começou por referir que do ponto de vista genérico é uma iniciativa meritória. Relativamente ao transporte marítimo de mercadorias e armadores de tráfego local, a Região conta com quatro armadores, com embarcações com uma média de idades que ultrapassa os 40 anos, o que engrossa a necessidade de pensar neste tipo de transporte e em todo o



seu contexto. “O navio Thor não entra nesta equação, porque é um navio pronto para qualquer emergência e para qualquer tipo de operação, usado mais em casos de SOS”.

Referiu que está em curso um estudo de transporte de mercadorias e em processo de seleção a empresa para fazer um estudo para o transporte de passageiros e carga rodada. “Mas nada impede que o sistema de incentivos avance, porque será aplicado aquando da aquisição das embarcações e nessa altura já teremos algumas conclusões do estudo. Diria que a proposta se traduz na prática como um auxílio de estado, é portanto, importante respeitar as regras que estão definidas a nível europeu”.

O Deputado Nuno Barata disse que os apoios que existem não são apoios para a renovação da frota que se encontra obsoleta. Defende que ter um sistema de incentivo aprovado antes da conclusão do estudo é benéfico para quem vai fazer o estudo saber que há essas possibilidades de investimento. Questionou a Secretária se esse é o seu entendimento.

A Secretária respondeu que ao Governo importa ter um modelo, perceber para onde caminhamos. O estudo e esta proposta podem, muito bem, interligar-se. “Podemos desenvolver trabalho e avançar nesse sentido, porque todo este processo é demorado e tem de ser notificado, ou seja, uma coisa não implica a outra, podemos avançar, há margem para avançar, enquanto se faz uma coisa é possível avançar na outra”, referiu.

O Deputado Antonio Vasco Viveiros disse que este diploma faz todo o sentido, vem colmatar uma lacuna que já existe há algum tempo e com o estudo que o Governo tem já adjudicado e com as alterações legislativas que irão daí surgir, 2023 terá condições de finalizar uma estratégia essencial para os próximos anos no que diz respeito aos transportes marítimos.

O Deputado Carlos Silva disse que a iniciativa prevê que sejam elegíveis a aquisição de embarcações novas e usadas. Relativamente às embarcações usadas, há incentivos que não permitem aquisições de bens usados e por isso questionou se a Governante vê aqui algum problema para o Governo Regional neste tipo de financiamento. Como a Secretária demonstrou interesse e apreço pela iniciativa, perguntou se a mesma está acautelada no plano e orçamento para 2023 (valor e ação). Por fim, perguntou se será



financiado exclusivamente por fundos regionais ou se haverá possibilidades de concorrer a algum financiamento comunitário.

A Secretária respondeu que “a aquisição de embarcações usadas não lhe choca porque as embarcações têm longa vida, com grande capacidade de regeneração”. Acrescentou que muito dificilmente se conseguirá financiamento comunitário, por isso terá que ser essencialmente financiamento regional. No PO2023 foi criada uma linha orçamental para isso, ação 9.12, num valor de 500 mil euros, mas “se for preciso fazer algum reforço estaremos cá para isso”.

O Deputado Carlos Silva, no que diz respeito ao estudo, referiu que umas das reclamações que se faz ouvir é que os operadores não tinham sido envolvidos, perguntando, assim, se isso ainda se mantém ou se é do interesse do Governo que os operadores não sejam ouvidos, ao que a Secretária respondeu que já tinham reunido uma segunda vez com essa empresa e que esta iria contactar os armadores.

A Comissão de Economia rececionou o parecer escrito que abaixo se elenca:

- Mutualista Açoreana de Transportes Marítimos

---

#### SÍNTESE DA POSIÇÃO DOS DEPUTADOS

---

**PS:** Aprova o relatório e emite parecer de **abstenção** com reserva de posição para plenário relativamente à presente iniciativa.

**PSD:** Aprova o relatório e emite parecer de **abstenção** com reserva de posição para plenário relativamente à presente iniciativa.

**CDS-PP:** Aprova o relatório e emite parecer de **abstenção** com reserva de posição para plenário relativamente à presente iniciativa.

**CH:** Não emitiu parecer.

**PPM:** Não emitiu parecer.





**BE:** O Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda, apesar de não ter assento na Comissão Especializada Permanente de Economia, foi auscultado, não tendo emitido parecer.

**IL:** Aprova o relatório e emite parecer **favorável** relativamente à presente iniciativa.

**PAN:** Não emitiu parecer.

**DEPUTADO INDEPENDENTE:** Aprova o relatório e emite parecer de **abstenção** com reserva de posição para plenário relativamente à presente iniciativa.

---

### VOTAÇÃO DOS DEPUTADOS

---

O **Grupo Parlamentar do PS** emite **parecer de abstenção** relativamente à presente iniciativa.

O **Grupo Parlamentar do PSD** emite **parecer de abstenção** relativamente à presente iniciativa.

O **Grupo Parlamentar do CDS-PP** emite **parecer de abstenção** relativamente à presente iniciativa.

O **Deputado Independente** emite **parecer de abstenção** relativamente à presente iniciativa.

---

### CONCLUSÕES E PARECER

---

Com base na apreciação efetuada, a Comissão Permanente de Economia deliberou, por unanimidade, com os votos do PS, do PSD, do CDS-PP e do Deputado Independente, emitir parecer de **abstenção**, com reserva de posição para Plenário, relativamente à presente iniciativa.



Ponta Delgada, 09 de janeiro de 2023.

A Relatora

(Patrícia Miranda)

O presente relatório foi aprovado por **unanimidade**.

Ao presente relatório encontra-se anexo o parecer escrito referenciado.

O Presidente

(José Ávila)



Exmo. Senhor  
Presidente da  
Comissão Especializada Permanente de Economia  
Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores  
Dr. José Manuel Gregório de Ávila  
Rua Marcelino Lima  
9901-858 Horta

Sua Referência  
S/3141/2022

Data  
02/11/2022

Nossa Referência  
229/2022

Data  
14/11/2022

**ASSUNTO: PEDIDO DE PARECER SOBRE O PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL N.º 74/XII - CRIA O SIFROTA – SISTEMA DE INCENTIVO À RENOVAÇÃO DAS FROTAS DOS OPERADORES DE TRÁFEGO LOCAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**

Exmo. Senhor,

Acusamos e agradecemos, desde já, a consulta à Mutualista Açoreana de Transportes Marítimos, S.A., realizada através do V/ ofício S/3141/2022, datado de 02 de novembro do corrente, e sobre o assunto em epigrafe.

Cumpre-nos informar que nada temos a opor à iniciativa legislativa proposta pela Representação Parlamentar da Iniciativa Liberal.

Mais informamos que as obrigações do serviço público de cabotagem insular, decorrentes do modelo previsto no Decreto-Lei 7/2006, de 04 de janeiro, conjugadas com as características do mercado de transporte marítimo entre o continente Português e as ilhas do Arquipélago dos Açores, bem como inter-ilhas, não têm permitido libertar os recursos necessários para a renovação da frota dos respetivos armadores afetas ao referido serviço público.



Deste modo, entendemos que o objeto da proposta de diploma em apreço, definido no Art. 1º, do mesmo, seja alargado, incluindo no seu âmbito a cabotagem insular, ou que, em alternativa, à semelhança do SIFROTA, haja a iniciativa legislativa para criar um sistema de incentivo à renovação das frotas dos operadores de cabotagem insular a servir a Região Autónoma dos Açores.

Na expectativa de termos respondido ao V/ pedido de parecer, ficamos totalmente disponíveis para o esclarecimento de eventuais dúvidas.

Com os Melhores Cumprimentos, e *Elevada Consideração*

MUTUALISTA AÇOREANA DE  
TRANSPORTES MARÍTIMOS, S.A.

Administrador

Carlos Manuel Redondo Faias