

A SUA EXCELÊNCIA O PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO
AUTÓNOMA DOS AÇORES

N/Refª RPIL070/2022

ASSUNTO: PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL QUE CRIA O SIFROTA – SISTEMA DE INCENTIVO À RENOVAÇÃO DAS FROTAS DOS OPERADORES DE TRÁFEGO LOCAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

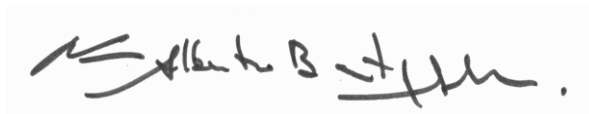
A **Representação Parlamentar da Iniciativa Liberal**, nos termos regimentais aplicáveis, vem pela presente missiva entregar à Mesa da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, para efeitos de admissão o Projeto de Decreto Legislativo Regional que cria o SIFROTA – Sistema de Incentivo à Renovação das Frotas dos Operadores de Tráfego Local da Região Autónoma dos Açores.

A presente iniciativa cumpre os requisitos formais dos projetos e propostas de acordo com o artigo 119º do Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

Com os melhores cumprimentos,

HORTA, Sala das Sessões, 17 de outubro de 2022

O Deputado Regional



Nuno Alberto Barata Almeida E Sousa

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL

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

“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 impostos 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 daqueles 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.

Assim, nos termos estatutários e regimentais aplicáveis, a Representação Parlamentar da Iniciativa Liberal apresenta à Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores o seguinte Projeto de Decreto Legislativo Regional:

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma cria o Sistema de Incentivo à Renovação das Frotas dos Operadores de Tráfego Local da Região Autónoma dos Açores, adiante designado por SIFROTA.

Artigo 2.º

Objetivos

O SIFROTA tem como objetivos:

- a) A implementação de um modelo de transporte marítimo de mercadorias que assegure regularidade, previsibilidade, estabilidade e segurança das operações realizadas;
- b) A definição de um modelo de transporte marítimo de mercadorias que se revele como acelerador do mercado interno, dinamizador económico e empresarial regional;
- c) A criação de instrumentos de apoio às empresas licenciadas para a operação de tráfego local, tendo em vista a renovação as suas frotas;
- d) O fortalecimento e modernização da economia regional;
- e) A diversificação da oferta de bens e serviços;
- f) O desenvolvimento de iniciativas inovadoras que contribuam para a fixação das populações, criação de emprego e geração de riqueza, valorização dos recursos endógenos e das produções locais e regionais, valorização da proteção ambiental e ordenamento do território e igualdade de oportunidades.

Artigo 3.º

Âmbito

1 – São suscetíveis de apoio no âmbito do SIFROTA os projetos de investimento apresentados por empresas com sede na Região Autónoma dos Açores e que desenvolvam atividade nas áreas incluídas na Divisão H 50, Grupo 502, Classe 5020, Subclasse 50200 (designação transportes marítimo de mercadorias) da Classificação Portuguesa de Atividades Económicas (CAE - Rev. 3, 2007).

2 – Consideram-se projetos de investimento a apoiar as candidaturas que visem, única e exclusivamente, a renovação das frotas destinadas à operação de tráfego local, podendo as embarcações a adquirir ser novas ou usadas.

Artigo 4.º

Natureza do incentivo

A natureza do incentivo reveste a forma de apoio não reembolsável de 75% do total do investimento.

Artigo 5.º

Condições de acesso

Os promotores das candidaturas aos incentivos do SIFROTA têm que cumprir as seguintes condições:

- a) Devem estar legalmente constituídos à data da celebração do contrato de concessão de incentivos e possuir uma situação económica e financeira equilibrada;
- b) Ter regularizada a sua situação contributiva com a Autoridade Tributária e a Segurança Social;
- c) Dispor de contabilidade devidamente organizada, à data da celebração do contrato;
- d) Dispor das autorizações e licenciamentos necessários ao exercício da atividade;
- e) Dispor de registo para efeitos de cadastro industrial ou comercial, quando aplicável;
- f) Satisfazer as demais condições de acesso previstas no presente diploma e nos regulamentos aplicáveis;
- g) Afetar o projeto à atividade e à localização geográfica definidas no âmbito do licenciamento da atividade desenvolvida;
- h) Comprometer-se à não alienação dos bens adquiridos com recurso ao incentivo previsto no presente diploma durante o prazo máximo de 5 anos;
- i) Existência de um financiamento equilibrado, com o mínimo de 25% de capitais próprios.

Artigo 6.º

Despesas elegíveis

1 – Consideram-se elegíveis, para efeitos de cálculo do incentivo, as despesas com aquisição de embarcações, novas ou usadas, destinadas à renovação das frotas adstritas à operação de tráfego local, que correspondam aos custos médios do mercado, sem prejuízo de outras que venham a ser fixadas na regulamentação do sistema.

2 – O cálculo das despesas elegíveis é efetuado a preços correntes, deduzido o imposto sobre o valor acrescentado (IVA), sempre que o promotor do projeto seja sujeito passivo desse imposto e possa exercer o direito à dedução.

3 – O investimento previsto deve contemplar todas as rubricas necessárias à completa implementação do projeto.

Artigo 7.º

Apresentação, instrução e análise das candidaturas

- 1 – As candidaturas ao SIFROTA são apresentadas em plataforma digital a disponibilizar na página online no departamento do Governo Regional competente em matéria de transportes, em formulário próprio a definir em sede de regulamentação do presente diploma.
- 2 – As candidaturas são analisadas por uma comissão de seleção a designar pelo membro do Governo Regional competente em razão da matéria.
- 3 – Após a análise da candidatura e respetiva decisão fundamentada, deve a mesma ser comunicada ao promotor, através de ofício a remeter para os contactos e/ou endereços indicados na candidatura, solicitando expressamente a confirmação da receção da decisão.
- 4 – Em caso de não aprovação da candidatura, pode o promotor, querendo, apresentar alegações contrárias, no prazo de 20 dias úteis contados da notificação, as quais serão submetidas a decisão conjunta da comissão de seleção da candidatura e do membro do Governo Regional competente em matéria de transportes.

Artigo 8.º

Concessão dos incentivos

Os incentivos são concedidos mediante despacho conjunto dos membros do Governo Regional competentes em matérias de transportes e finanças.

Artigo 9.º

Contrato de concessão dos incentivos

- 1 – As condições de concessão dos incentivos são estabelecidas por contrato a celebrar entre o departamento do Governo Regional competente em matéria de transportes e o promotor, no prazo máximo de 30 dias úteis contados da data de notificação da decisão da aprovação da candidatura, podendo ser prorrogado até ao limite máximo de 90 dias, por decisão do membro do Governo Regional competente em matéria de transportes, em casos devidamente justificados.
- 2 – O modelo de contrato será aprovado em sede de regulamentação ao presente diploma, devendo constar, expressamente, cláusulas relativas aos objetivos do projeto de investimento, à forma e montante do incentivo concedido e aos direitos e obrigações das partes.
- 3 – Os contratos que não sejam celebrados nos prazos definidos implicam a caducidade da concessão dos incentivos, bem como o não envio, por causa imputável ao promotor, de qualquer documento conducente à celebração do contrato.

Artigo 10.º

Renegociação do contrato e cessão da posição contratual

- 1 – O contrato de concessão dos incentivos pode ser objeto de renegociação, no caso de alteração das condições de mercado ou financeiras que justifiquem uma interrupção do investimento, uma alteração do calendário da sua realização ou uma modificação das condições de exploração.
- 2 – A renegociação do contrato nunca poderá implicar um acréscimo dos incentivos inicialmente contratados.
- 3 – A posição contratual do promotor pode ser objeto de cessão, por motivos devidamente fundamentados, uma vez verificadas, relativamente ao cessionário.
- 4 – Compete ao membro do Governo Regional competente em matéria de transportes autorizar a renegociação do contrato de concessão dos incentivos e a cessão da posição contratual do promotor.

Artigo 11.º
Rescisão do contrato

1 – O contrato de concessão dos incentivos pode ser rescindido pelo membro do Governo Regional competente em matéria de transportes, com os seguintes fundamentos:

- a) Não execução do projeto de investimento nos termos previstos no contrato de concessão, por causa imputável ao promotor;
- b) Prestação de informações falsas ou viciação de dados, nomeadamente de elementos justificativos das despesas, na fase de candidatura e na fase de acompanhamento do projeto;
- c) Não cumprimento das obrigações legais e fiscais;
- d) Não cumprimento das obrigações previstas no contrato de concessão dos incentivos.

2 – A rescisão do contrato implica a restituição dos incentivos concedidos, sendo o promotor obrigado a repor as importâncias recebidas no prazo de 90 dias a contar da data do recebimento da notificação.

3 – Se ultrapassados os 90 dias definidos no número anterior serão acrescidos juros a determinar nos termos do contrato de concessão dos incentivos.

Artigo 12.º
Acompanhamento, fiscalização e avaliação

Para efeitos de acompanhamento, fiscalização e avaliação dos projetos de investimento, os promotores devem fornecer todos os elementos que forem solicitados pela comissão de seleção ou pelo membro do Governo Regional competente em matéria de transportes.

Artigo 13.º
Proibição de acumulação de incentivos

Os incentivos previstos no presente diploma não são cumuláveis com quaisquer outros da mesma natureza.

Artigo 14.º
Regulamentação

A regulamentação do presente diploma será aprovada por Decreto Regulamentar Regional, no prazo máximo de 30 dias após a publicação do presente diploma.

Artigo 15.º
Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação e produz efeitos à data da entrada em vigor do Orçamento da Região Autónoma dos Açores para o ano de 2023.

Aprovado em sessão plenária da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores em

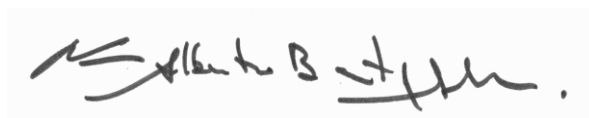
O Presidente da Assembleia Legislativa, Luís Carlos Correia Garcia

Assinado em

Publique -se.

O Representante da República para a Região Autónoma dos Açores, Pedro Manuel dos Reis Alves Catarino.

O Deputado Regional

A handwritten signature in black ink on a light grey background. The signature is cursive and appears to read 'Nuno Alberto Barata Almeida E Sousa'.

Nuno Alberto Barata Almeida E Sousa



Avaliação Prévia de Impacto de Género

1 - Identificação de iniciativa

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL - Cria o SIFROTA – Sistema de Incentivo à Renovação das Frotas dos Operadores de Tráfego Local da Região Autónoma dos Açores

2 - Descrição da situação de partida sobre a qual a iniciativa vai incidir

A criação de um sistema de incentivos à renovação das frotas dos operadores de tráfego local, para a adequação dos meios para o transporte de mercadorias na RAA

3 - A iniciativa consiste num ato normativo de carácter meramente repetitivo e não inovador?

Sim Não Nota: Em caso de resposta afirmativa o preenchimento da ficha encontra-se concluído.

4 - Previsão de resultados a alcançar e valoração do impacto de género

Categorias / Indicadores	Avaliação			Valoração		
	Sim	Não	N/A	Positivo	Neutro	Negativo

1 Direitos:

1.1	A iniciativa afetará os direitos das mulheres ou dos homens de forma direta ou indireta?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
-----	--	-----------------------	----------------------------------	-----------------------	----------------------------------	-----------------------	-----------------------

Notas:

2 Acesso:

2.1	O número de homens e mulheres que beneficiam da aplicação da iniciativa é igual?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
-----	--	----------------------------------	-----------------------	-----------------------	----------------------------------	-----------------------	-----------------------

Notas:

2.2	A iniciativa permite que os homens e mulheres participem de igual modo?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
-----	---	----------------------------------	-----------------------	-----------------------	----------------------------------	-----------------------	-----------------------

Notas:

3 Recursos:

3.1	Homens e mulheres têm o mesmo acesso aos recursos (tempo, financeiros, informação) necessários para poderem beneficiar da aplicação da iniciativa?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
-----	--	----------------------------------	-----------------------	-----------------------	----------------------------------	-----------------------	-----------------------

Notas:

3.2	A iniciativa promove uma distribuição igual de recursos entre homens e mulheres?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
-----	--	----------------------------------	-----------------------	-----------------------	----------------------------------	-----------------------	-----------------------

Notas:

4 Normas e Valores:

4.1	Caso a iniciativa entre em vigor, os estereótipos de género, bem como as normas e valores sociais e culturais, irão afetar homens e mulheres de forma diferente?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
-----	--	-----------------------	-----------------------	----------------------------------	-----------------------	----------------------------------	-----------------------

Notas:

4.2	Os estereótipos e certos valores serão uma barreira para mulheres ou homens quando tentarem maximizar os benefícios que lhes são concedidos pela iniciativa?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
-----	--	-----------------------	-----------------------	----------------------------------	-----------------------	----------------------------------	-----------------------

Notas:

Totais:	4	1	2	5	2	0
----------------	---	---	---	---	---	---

5 - Conclusão/propostas de melhoria