

*Distribuição às Mesas e aos Srs.
Deputados, assim como, ao Governo,*

8-3-2023

António

EXMO. SENHOR
PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA
LEGISLATIVA DA REGIÃO
AUTÓNOMA DOS AÇORES

N/Refª RPIL014/2023

HORTA, 2023.03.07

ASSUNTO: SUBSTITUIÇÃO INTEGRAL DA PROPOSTA DE ALTERAÇÃO AO PROJECTO DE DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL N.º 74/XII, 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, SUBSTITUIÇÃO INTEGRAL à proposta de alteração ao Projeto de Decreto Legislativo Regional em epígrafe.

Mais informo que esta substituição integral prende-se com uma alteração ao preâmbulo do Projeto de Decreto Legislativo Regional

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

Com os melhores cumprimentos.

O Deputado Regional

António

Nuno Alberto Barata Almeida e Sousa

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL N.º 74/XII, QUE CRIA O SIFROTA – SISTEMA DE INCENTIVO À RENOVAÇÃO DAS FROTAS DOS OPERADORES DE TRÁFEGO LOCAL DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO

Ao abrigo das disposições regimentais aplicáveis, a Representação Parlamentar da Iniciativa Liberal apresenta as seguintes propostas de alteração ao Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 74/XII, que 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. **[Eliminado]**

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 Lourenço.

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, **[Eliminado]** assentar em algumas premissas **[Eliminado]** 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 3.º

[...]

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), **de acordo com o anexo do Decreto-Lei n.º 381/2007, de 14 de novembro.**

2 – [...]

Artigo 10.º

[...]

1 – [...].

2 – [...].

3 – O promotor pode ceder a sua posição contratual, por motivos devidamente fundamentados, e verificados por parte do cessionário.

4 – [...]

Artigo 15.º

[...]

- 1 — O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.
- 2 — Os encargos decorrentes da aplicação do presente diploma têm por limite a dotação prevista no Orçamento da Região Autónoma dos Açores para o ano de 2023.»

HORTA, 08 de março de 2023

O Deputado Regional



Nuno Alberto Barata Almeida E Sousa