



## REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

### Assembleia Legislativa

#### Decreto Legislativo Regional n.º 11/2023/A

*Sumário:* Cria o SIFROTA — Sistema de Incentivo à Renovação das Frotas dos Operadores de Tráfego Local da Região Autónoma dos Açores.

#### **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 vista a 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.

Importa não descurar que, apesar de concorrencial, o modelo atual impõe aos operadores de cabotagem insular uma série de obrigações determinadas pelo Estado, como por exemplo realizar vários «toques» em todas as 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 entre 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 ao 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 para 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 efetuado 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 assentar em algumas premissas 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, aumentando para o dobro a regularidade com que algumas ilhas são abastecidas.

Com maior capacidade das embarcações e navios de tráfego local, garante-se 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 preveem a possibilidade de essas empresas de tráfego local se candidatarem 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, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores decreta, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 227.º da Constituição e do n.º 1 do artigo 37.º e da alínea j) do artigo 67.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores, o seguinte:

#### 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 garantia de um modelo de transporte marítimo de mercadorias que assegure regularidade, previsibilidade, estabilidade e segurança das operações realizadas, inclusivamente a manutenção

dos portos de Ponta Delgada, Vila do Porto, Praia da Vitória, Graciosa, Velas, São Roque do Pico, Horta e Lajes das Flores, enquanto infraestruturas recetivas das ligações diretas provenientes de Lisboa, Leixões e Madeira;

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 das 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), de acordo com o anexo do Decreto-Lei n.º 381/2007, de 14 de novembro, na sua redação atual.

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 de cumprir as seguintes condições:

a) 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 cinco anos;

i) Possuir um financiamento equilibrado, com o mínimo de 25 % de capitais próprios.

## Artigo 6.º

**Despesas elegíveis**

1 — Consideram-se elegíveis, para efeito de cálculo do incentivo, as despesas com aquisição de embarcações, novas ou usadas, ou a modernização das existentes, 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 de transportes.

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 — O promotor pode ceder a sua posição contratual, por motivos devidamente fundamentados e verificados por parte do 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 de receção 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 sua publicação.



Artigo 15.º

**Entrada em vigor**

- 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.

Aprovado pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, na Horta, em 8 de março de 2023.

O Presidente da Assembleia Legislativa, *Luís Carlos Correia Garcia*.

Assinado em Angra do Heroísmo em 22 de março de 2023.

Publique-se.

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

116299529