

## Artigo 19.º

**Obrigações dos beneficiários**

Sem prejuízo das obrigações previstas no artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 159/2014, de 27 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 215/2015, de 6 de outubro, são ainda exigíveis:

a) Disponibilizar, nos prazos estabelecidos, os elementos que lhe forem solicitados pelas entidades com competências para a monitorização da execução, o acompanhamento, avaliação de resultados, controlo e auditoria;

b) Comunicar as alterações ou ocorrências relevantes que ponham em causa os pressupostos relativos à aprovação do projeto;

c) Não afetar a outras finalidades, locar, alienar ou por qualquer outro modo onerar os bens e serviços adquiridos no âmbito dos projetos apoiados, sem prévia autorização da entidade competente para a decisão, no prazo de três anos após a conclusão do projeto;

d) Manter a situação regularizada perante a entidade pagadora do incentivo;

e) Quando aplicável, cumprir os normativos em matéria de contratação pública relativamente à execução dos projetos;

f) No caso de contrato de trabalho sem termo, manter os postos de trabalho e a criação líquida de postos de trabalho, desde o início da vigência do contrato e pelo período de 24 meses, e no caso de contrato de trabalho a termo, manter os postos de trabalho e a criação líquida de postos de trabalho, desde o início da vigência do contrato e pelo período da duração do mesmo;

g) Manter o investimento afeto à respetiva atividade e na localização geográfica definida na operação nos três anos seguintes ao pedido de pagamento final;

h) No caso dos apoios à criação de emprego previstos no n.º 2 do artigo 10.º, submeter informação dos dados físicos e financeiros requeridos pelo sistema de informação sempre que submeta pedidos de reembolso, com uma periodicidade mínima bimestral.

## Artigo 20.º

**Indicadores de realização e de resultado**

Prosseguindo o princípio geral de orientação para resultados, os projetos a financiar devem contribuir para os indicadores de realização e de resultado dos respetivos Programas Operacionais Regionais financiadores, a definir obrigatoriamente em sede de aviso.

## Artigo 21.º

**Enquadramento europeu de auxílios de Estado**

Os incentivos são concedidos ao abrigo do regulamento (EU) n.º 1407/2013, da Comissão, de 18 de dezembro, relativo aos *auxílios de minimis*.

## Artigo 22.º

**Entrada em vigor**

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

O Secretário de Estado do Desenvolvimento e Coesão, *Ángelo Nelson Rosário de Souza*, em 7 de março de 2017.

**AGRICULTURA, FLORESTAS  
E DESENVOLVIMENTO RURAL****Portaria n.º 106/2017**

de 10 de março

A Portaria n.º 229/2016, de 26 de agosto, estabelece o regime de aplicação das operações n.ºs 3.4.1, «Desenvolvimento do regadio eficiente», e 3.4.3, «Drenagem e estruturação fundiária», inseridas na ação n.º 3.4, «Infraestruturas coletivas», da medida n.º 3, «Valorização da produção agrícola», integrada na área n.º 2, «Competitividade e organização da produção», do Programa de Desenvolvimento Rural do Continente para o período 2014-2020, abreviadamente designado PDR 2020.

A presente alteração visa uniformizar as condições de elegibilidade das despesas com estudos, no âmbito das tipologias de «defesa, drenagem e conservação do solo» e de «estruturação fundiária» da operação 3.4.3, «Drenagem e estruturação fundiária». Como tal, define-se a elegibilidade temporal daquelas despesas desde 1 de janeiro de 2014 e fixa-se o limite de 5 % da despesa elegível total aprovada da operação.

Assim:

Manda o Governo, pelo Ministro da Agricultura, Florestas e Desenvolvimento Rural ao abrigo da alínea b) do n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 159/2014, de 27 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 215/2015, de 6 de outubro, o seguinte:

## Artigo 1.º

**Objeto**

A presente portaria procede à primeira alteração à Portaria n.º 229/2016, de 26 de agosto, que estabelece o regime de aplicação das operações n.ºs 3.4.1, «Desenvolvimento do regadio eficiente», e 3.4.3, «Drenagem e estruturação fundiária», inseridas na ação n.º 3.4, «Infraestruturas coletivas», da medida n.º 3, «Valorização da produção agrícola», integrada na área n.º 2, «Competitividade e organização da produção», do Programa de Desenvolvimento Rural do Continente, abreviadamente designado por PDR 2020.

## Artigo 2.º

**Alteração à Portaria n.º 229/2016, de 26 de agosto**

O Anexo II da Portaria n.º 229/2016, de 26 de agosto, passa a ter a seguinte redação:

## «ANEXO II

[...]

[...]

**Despesas elegíveis das operações defesa, drenagem  
e conservação do solo**

[...].

**Despesas elegíveis com as operações  
de estruturação fundiária**

6 — [...];

7 — [...];

8 — [...];

9 — Elaboração de estudos ambientais exigidos a projetos tecnicamente aprovados, desde 1 de janeiro de 2014 e com o limite de 5 % da despesa elegível total aprovada da operação;

10 — [...].

**Despesas não elegíveis**

[...]»

**Artigo 3.º**

**Entrada em vigor**

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

O Ministro da Agricultura, Florestas e Desenvolvimento Rural, *Luís Manuel Capoulas Santos*, em 8 de março de 2017.

## REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

### Assembleia Legislativa

#### Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 7/2017/M

##### Em defesa da qualidade de serviço a ser prestado pela TAP nas ligações às Regiões Autónomas

Foi tornado público o documento «Project RISE: Transformar a TAP numa mais eficiente e ágil companhia aérea de bandeira», encomendado pelo empresário David Neeleman para servir os seus interesses, e que a TAP Portugal pagou a uma «consultora» norte-americana. É um documento de enorme gravidade, que não pode ser desvalorizado, e do qual já existem implicações diretas e bem concretas; aliás, algumas das medidas apontadas no referido «estudo» estão a ser já implementadas.

O «estudo» em causa é realizado pela BCG — Boston Consulting Group, e apesar das suas mais de 100 páginas e múltiplos quadros e gráficos, é um trabalho superficial, insuficientemente fundamentado e especialmente negativo e desfavorável para a Região Autónoma da Madeira, para a economia regional e para a mobilidade dos residentes.

Em lado nenhum do documento aparecem referências ao interesse nacional, aos ganhos ou perdas para a economia nacional. Nada. O único critério é o lucro dos acionistas detentores de 44 % do capital. Na mesma linha, nunca se fala da Star Alliance, a que a TAP pertence, referindo-se apenas a Azul e as sinergias com a Azul, e nunca se explicando se a TAP abandonou ou vai abandonar a Star Alliance e quais os custos dessa opção. Da mesma forma, os *code-share* com a SATA não merecem qualquer referência. São os interesses da Azul — Linhas Aéreas Brasileiras, S. A., e de David Neeleman que contam, o resto não existe.

Sobre o documento em si, devem apontar-se os seguintes eixos na sua matriz:

É um projeto de redução da TAP, de criação de uma *Tapzinha low-cost*, ao contrário de tudo aquilo que andaram anos a prometer para a gestão privada, com uma

projetada redução da qualidade do serviço (em particular nos voos de curta duração e no médio curso, mas não apenas) que sobrevaloriza hipotéticas reduções de custos e ignora as perdas de receita que a descaracterização da TAP inevitavelmente trará, a par de tudo o que daí resulta;

É uma declaração de guerra aos trabalhadores da TAP, apontando para a redução de largas centenas de trabalhadores, com propostas de redução de rendimentos e direitos e com uma degradação das condições de trabalho que afetam todos os trabalhadores;

É um projeto de reconfiguração da TAP às necessidades da Azul, completamente indiferente ao interesse nacional e ao futuro da própria TAP.

O «estudo» aponta seis áreas que define como as «oportunidades para melhorar»: Tripulações; Passageiros e Comercial; *Handling*; Manutenção; Custos da Frota, e Taxas. Segue-se uma breve sintetização das maiores ameaças apontadas para cada uma dessas vertentes:

**Tripulações:** a ideia é reduzir em 50 a 70 milhões de euros a remuneração destes trabalhadores, através da renegociação dos Acordos de Empresa, da redução das tripulações aos mínimos permitidos internacionalmente, da redução dos tempos de descanso, diminuindo os custos com os alojamentos das tripulações no exterior, do aumento da polivalência, da redução muito significativa da parte fixa dos salários e promovendo a saída «voluntária» dos trabalhadores mais caros. Além da vontade de conseguir mais trabalho por menos custo, inerente às teorias capitalistas, estamos perante uma redução da qualidade da oferta da TAP e da degradação dos seus elevados padrões de segurança e de qualidade;

**Passageiros e Comercial:** aponta-se para reduzir entre 40 a 65 milhões de euros os custos, através da redução do nível de serviço (reduzindo refeições, eliminando os jornais e os brindes), alterando radicalmente os direitos atualmente reconhecidos quanto às bagagens dos passageiros, através da redução da estrutura de vendas, através da redução do preço pago à Cateringpor — Catering de Portugal, S. A. (colocando em risco o futuro desta empresa), e da redução de trabalhadores nas vendas (em mais de 300 postos de trabalho);

**Handling:** a proposta é renegociar o contrato com a Groundforce Portugal, procurando a degradação do serviço e a redução dos custos, apontando para níveis superiores de *self-service* (no *check-in* e no *boarding*) e apontando para o *self-handling* na área de passageiros de Lisboa;

**Manutenção:** o polémico conceito que se destaca neste «estudo» é o de procurar valorizar a «Manutenção Brasil» e apontar para o fim da «Manutenção Portugal». Senão vejamos: aponta para a separação entre a TAP e a sua Manutenção & Engenharia — Portugal; para um crescente recurso ao *outsourcing*; questiona o futuro da oficina de motores em Portugal; prevê a transferência de mais trabalho para o Brasil, nomeadamente de toda a frota de longo curso da TAP; aponta a possibilidade de a Manutenção & Engenharia — Brasil prestar ainda mais serviço à Azul; desvaloriza a Manutenção & Engenharia — Portugal, que é lucrativa, e valoriza a Manutenção & Engenharia — Brasil que «pode vir a ser lucrativa»;

**Custos com a Frota:** sem grandes desenvolvimentos neste «estudo», o que pode ser normal, se tivermos em