

## 4.1.2 Pretende-se cumulação de inventários\*:

Sim  Não 

## 4.1.2.1 No caso de cumulação de inventários:

## 4.1.2.1.1 Razão da cumulação\*:

- a) Serem as mesmas as pessoas por quem tenham de ser repartidos os bens
- b) Heranças deixadas pelos dois cônjuges
- c) Dependência entre as partilhas

## 4.1.2.1.2 Identificação do(s) outro(s) inventariado(s):

## 1. Nome completo\*:

Estado Civil\*:

Número De Identificação Fiscal:

Último domicílio\*:

## 2. Nome completo\*:

Estado Civil\*:

Número de identificação fiscal:

Último domicílio\*:

## 3. Nome completo\*:

Estado Civil\*:

Número de identificação fiscal:

Último domicílio\*:

(Nota: No caso de cumulação de inventários em número superior aos supra identificados inventariados, mencionar este facto e identificar restante(s) inventariado(s) no campo das "Observações")

## 4.1.3 Indicação genérica da existência de bens ou testamento\*:

Existem bens a partilhar: Sim  Não Existe testamento: Sim  Não 

## 4.1.4 Identificação do cabeça-de-casal\*:

- a) Se o cabeça-de-casal for o próprio requerente
- b) Se o cabeça-de-casal não for o próprio requerente  identificar:

Nome completo do cabeça-de-casal\*:

Estado Civil\*:

Número de identificação fiscal:

Residência\*:

## 4.2 – EM CASO DE PARTILHA POR SEPARAÇÃO, DIVÓRCIO, DECLARAÇÃO DE NULIDADE OU ANULAÇÃO DE CASAMENTO:

## 4.2.1 Regime de bens\*:

Comunhão geral

Comunhão de adquiridos

Outro  Qual: \_\_\_\_\_

## 4.2.2 Identificação do cônjuge ou ex-cônjuge:

Nome completo\*:

Estado Civil\*:

Número de identificação fiscal:

Residência\*:

## 4.2.3 Identificação do cabeça-de-casal\*:

- a) Se o cabeça-de-casal for o próprio requerente
- b) Se o cabeça-de-casal for o requerido

## 5. VALOR DO INVENTÁRIO\*: € \_\_\_\_\_

(Por extenso: \_\_\_\_\_)

## 6. DOCUMENTOS JUNTOS:

6.1 Assinalar com x os documentos que junta, atendendo ao tipo de inventário e respetivo requerente\*:

- a) Certidão de Óbito do Inventariado
- b) Certidões de Óbito dos outros Inventariados
- c) Certidão da separação, divórcio, declaração de nulidade ou anulação do casamento
- d) Outros documentos

Quais: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

## 7. OBSERVAÇÕES

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Assinatura do requerente: \_\_\_\_\_

## REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

## Assembleia Legislativa

Resolução da Assembleia Legislativa da Região  
Autónoma dos Açores n.º 6/2015/ARECOMENDA À COMISSÃO PERMANENTE DE ECONOMIA  
QUE ACOMPANHE O FIM DO REGIME  
DE QUOTAS LEITEIRAS NOS AÇORES

Considerando que o regime de quotas leiteiras está a terminar na União Europeia;

Considerando que o setor do leite é vital para a economia e a estrutura social da Região Autónoma dos Açores;

Considerando que o fim deste sistema poderá ter repercussões negativas sobre o rendimento dos produtores, da indústria transformadora e em geral sobre a economia dos Açores;

Considerando o elevado volume de exportação (cerca de 85%) do setor dos laticínios, as ocorrências nos mercados externos influenciam cada vez mais o sucesso de cada estratégia, sendo a sua análise e interpretação uma ferramenta importante na escolha de decisões;

Considerando a indústria implementada na Região, quer seja na elaboração de matérias-primas, ou na transformação de produtos lácteos, atingindo as cooperativas de consumidores agrícolas, transportes marítimos e uma série de serviços ligados a este setor, faz com que as estratégias a adotar sejam criteriosas e ajustadas ao novo regime;

Considerando o investimento realizado a nível industrial em toda a Região;

Considerando que a Região Autónoma dos Açores, assumindo-se como uma Região Ultra Periférica, tem especificidades muito próprias de produção, o que tem sido reconhecido na qualidade dos nossos produtos, mas que é afetado com a distância e alcance dos mercados;

Considerando que estando a Região, especialmente o setor dos laticínios, dependente da eficácia dos transportes,

quer na importação de meios de produção, assim como na exportação dos nossos produtos;

Considerando que a Comissão de Agricultura do Parlamento Europeu vai elaborar um relatório sobre o impacto do fim do regime de quotas leiteiras na evolução do mercado do leite;

Considerando que é cada vez mais urgente uma caracterização e análise da situação da nossa agricultura, onde se identifique as necessidades do setor, tendo em consideração os últimos desenvolvimentos dos mercados internacionais, assim como os possíveis mecanismos de regulamentação na União Europeia;

Considerando, finalmente, a possibilidade de existirem mecanismos de compensação permanente aos produtores regionais, em que as desvantagens possam comprometer os seus rendimentos mediante a globalização dos mercados;

Assim, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores resolve, nos termos regimentais aplicáveis e ao abrigo do n.º 3 do artigo 44.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores, o seguinte:

1—Encarregar a Comissão Permanente de Economia de acompanhar o impacto social e económico do fim do regime das quotas leiteiras nos Açores, elaborando relatórios semestrais.

2—Em resultado deste acompanhamento, deverá ser elaborado um relatório final que deverá ser apresentado na Sessão Plenária de setembro de 2016.

Aprovada pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, na Horta, em 15 de janeiro de 2015.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Ana Luísa Luís*.

### **Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 7/2015/A**

#### **PRONÚNCIA DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES SOBRE A PRIVATIZAÇÃO DA TAP**

A transportadora aérea TAP é uma empresa estratégica para o país e para a Região. Os serviços que presta são decisivos para a mobilidade dos portugueses e para a ligação de Portugal ao Mundo, contribuindo transversalmente para a atividade económica em todo o território nacional. A TAP estabelece, em parceria com a transportadora regional SATA e ao abrigo das obrigações de serviço público, ligações essenciais entre a nossa Região e o continente português, que são vitais para os açorianos e para o desenvolvimento da nossa Região.

A decisão recente do Governo da República de privatizar o restante capital da empresa, abdicando o Estado do controle acionista sobre o Grupo TAP, levanta grandes interrogações e preocupações em termos da defesa do bem público e dos interesses nacionais. O controlo público da TAP permite assumir o desígnio nacional de assegurar as ligações aéreas essenciais num país geograficamente descontínuo e preservar a capacidade de transporte para Portugal das comunidades portuguesas espalhadas pelo mundo.

Desde logo, a TAP é um instrumento fundamental para o desenvolvimento do setor do turismo, mas é também, por si só, o maior exportador do país, com um peso significativo no PIB nacional, que contribui anualmente para o Orçamento do Estado e da Segurança Social com cerca

de 200 milhões de euros e é uma das maiores empresas do país, com 12 mil postos de trabalho diretos e um número muito superior de postos de trabalho indiretos.

Para além da sua frota e dos seus equipamentos, trata-se de uma empresa com quase 70 anos de experiência, com profissionais altamente qualificados, com um prestígio que é reconhecido além-fronteiras. Trata-se, por isso, de um importantíssimo património do Povo Português que deve ser protegido e valorizado e não desbaratado numa privatização precipitada.

Não existem justificações para a alienação deste ativo, que já demonstrou ser economicamente sustentável e que está num momento de expansão. De facto, a TAP registou, no ano de 2014, um crescimento de 6,6%, superior ao das suas congéneres europeias, ultrapassando pela primeira vez a marca dos 11 milhões de passageiros. A TAP continua, por isso, a gerar lucros, que subiram de 3,5 milhões de euros em 2011, para 21,4 milhões de euros em 2012 e para 34 milhões de euros em 2013, apenas levando em conta o negócio da aviação. Outra prova desta solidez da empresa reside no facto de não receber qualquer ajuda do Estado há 18 anos. A TAP é rentável e poderá sê-lo ainda mais, se bem gerida.

A intervenção do Estado na necessária recapitalização da TAP, nomeadamente para financiar a sua expansão, não está proibida por quaisquer regras nacionais ou europeias, já que o Estado Português pode recorrer a diversos mecanismos previstos na regulamentação europeia, nomeadamente os que permitem um auxílio único a empresas públicas de transportes.

Especificamente em relação à Região Autónoma dos Açores, a privatização da TAP pode trazer seríssimas consequências, nomeadamente em termos da redução da qualidade do serviço disponibilizado, ou mesmo de redução da oferta de ligações, o que constituiria um grave retrocesso para a coesão nacional e um prejuízo para os açorianos.

O papel da transportadora aérea nacional vai muito para lá da sua sustentação financeira e do cumprimento de obrigações de serviço público contratualizadas e relaciona-se com as responsabilidades do Estado na promoção do desenvolvimento económico, na coesão territorial, na ligação às regiões insulares e com as comunidades portuguesas espalhadas pelo mundo e com os restantes países da Lusofonia. Estas responsabilidades não são compatíveis com uma gestão orientada apenas para a geração de lucros e obrigam a uma consideração prioritária do interesse público nacional. A TAP é, assim, objetivamente, um fator de soberania nacional que deve continuar sob controlo do Estado.

Assim, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores resolve, nos termos regimentais aplicáveis e ao abrigo da alínea v) do n.º 1 do artigo 227.º da Constituição da República Portuguesa, conjugada com a alínea g) do n.º 1 do artigo 7.º, alínea i) do artigo 34.º e n.º 3 do artigo 44.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores, pronunciar-se por iniciativa própria, sobre a privatização da TAP—SGPS, S.A., nos seguintes termos:

1—A Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores considera que dada a natureza da missão da TAP, a sua importância estratégica para o desenvolvimento da economia nacional e regional, as ligações que estabelece com as comunidades portuguesas e com os países lusófonos e o carácter vital do serviço de transporte que realiza entre o continente português e as ilhas dos Açores, esta