



S. R.
REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA
GOVERNO REGIONAL
SECRETARIA REGIONAL DE TURISMO E CULTURA
GABINETE DO SECRETÁRIO REGIONAL

Exma. Senhora
Chefe de Gabinete de Sua Excelência o
Presidente da Assembleia da República
Assembleia da República
Palácio de São Bento
Praça da Constituição de 7976
1249-068 LISBOA
Email: gabpar@ar.parlamento.pt

Sua referência:

Sua comunicação de:

Secretaria Regional do Turismo e
Cultura

Direção de Serv. de Apoio à Gestão

SAÍDA

N.º : 2 716
GERAL

28/10/2022
Proc.: 11.23.0.0

Assunto: Pronúncia do Governo Regional da Madeira referente ao Projeto de Lei n.º 360/XV/1º (BE) que Proíbe voos fantasma de ou para Portugal

Exma Senhora Chefe de Gabinete,

Nos termos e para os efeitos do artigo 229.º, n.º 2 *ex vi* do artigo 231.º, n.º 1 da Constituição da República Portuguesa, em conjugação com o artigo 142.º do Regimento da Assembleia da República e por força do previsto na Lei n.º 40/96, de 31 de Agosto, que regula a avaliação dos órgãos de Governo próprio das Regiões Autónomas, vem o Governo Regional, pronunciar-se relativamente ao Projeto de Lei n.º 360/XV/1º (BE) que Proíbe voos fantasma de ou para Portugal, o que se fará nos termos e nos fundamentos que se apresentarão infra.

Ora, considerando que os deputados do Bloco de Esquerda apresentaram um projeto de lei que visa a proibição de voos fantasma de e para Portugal:

Em primeiro lugar, cumpre referir que a matéria aqui em análise, que versa sobre decisões comerciais do sector privado – *in casu*, relativamente à gestão e organização das empresas de transporte aéreo comercial de passageiros –, deverá ser analisada à luz do seu objeto material.

Efetivamente, as companhias aéreas adotam decisões comerciais estratégicas que incidem sobre o plano comercial da empresa, pelo que, neste caso concreto – entenda-se em matéria de transportes aéreos –,





REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA
GOVERNO REGIONAL
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO E CULTURA
GABINETE DO SECRETÁRIO REGIONAL

não nos parece que deva existir margem para intervenção estatal em decisões de natureza comercial do sector privado.

Em segundo lugar, vimos respeitosamente referir que o projeto de lei em análise ora apresentado é extemporâneo, pois reporta-se a situações que ocorreram, com maior expressão, no auge do contexto da pandemia Covid-19.

De facto, no Verão IATA 2020, realizaram-se diversos voos com taxas de ocupação muito baixas, em ambos os sentidos de viagem. Naturalmente que esta situação ocorreu nas conhecidas circunstâncias de quarentena global.

Porém, cumpre referir que, independentemente do valor percentual de ocupação dessas aeronaves, esses voos permitiram manter um número de frequências mínimo necessário, nomeadamente por concretizarem ligações de/para *hubs* europeus, que foram, naquela data, a única alternativa possível em termos de mobilidade nos diversos Estados. Em acréscimo ao facto destes voos terem sido críticos no que respeita ao transporte de passageiros (e ao seu direito à mobilidade), foram ainda no que respeita ao transporte de carga aérea.

Neste sentido, impera lembrar que num período em que todos os espaços comerciais físicos se encontravam encerrados, foi o transporte aéreo que permitiu que as empresas continuassem a expedir mercadoria, aproveitando para transportar em voos que seriam, em circunstâncias normais, voos comerciais de passageiros, mas que naquele cenário, o foram para carga: houve lugar a gestão em conformidade com a situação especial (e inédita), notando-se a melhor otimização possível por parte do sector.

Ainda em reporte a este ponto, um carácter especial é assumido para regiões insulares, em particular ultraperiféricas, que dependem integralmente do transporte aéreo para concretizar a almejada celeridade e garantir a resposta aos residentes insulares seja ao nível da carga, seja ao nível da deslocação física.

Este segundo ponto, leva-nos a um terceiro. Ainda que consideremos que, à data, existiria preocupação pela operação das aeronaves com taxas de ocupação baixas, essas mesmas operações revestiam carácter social e a sua viabilidade económica é equacionada pelas próprias companhias aéreas. Bem assim, a viabilidade económica e social (e até, no caso concreto e à data, de natureza humanitária) foi (é) assegurada pelas companhias aéreas, precisamente em voos comerciais, razão pela qual se afirma que as decisões de índole comercial privada dos transportes aéreos, são também elas determinantes para a fluidez social. Assim, não se considera, respeitosamente, que os chamados “voos fantasma”, tenham sido “um vazio”, uma vez





AF

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA
GOVERNO REGIONAL
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO E CULTURA
GABINETE DO SECRETÁRIO REGIONAL

que serviram o regular funcionamento da sociedade, numa situação *sui generis*, contribuindo o mais possível para o bem-estar social.

Em terceiro lugar, a operação de voos com taxa de ocupação inferior a 10% ocorre todos os dias, quer na Europa, quer em tantas outras partes do mundo, o que, *per si*, não deve determinar a inviabilidade de uma operação, havendo sempre de atender ao tráfego previsto para ambos os sentidos de viagem de uma aeronave.

Para entendimento desta questão, será necessário reportarmo-nos a linguagem técnica da aviação, i.e. num sentido, poderá existir uma *leg* com taxa de ocupação de 10% e, no voo de regresso, a *leg* oposta poderá ter uma taxa de ocupação de 100%.

Um exemplo muito próximo e que ocorre dentro do Estado Português, já previamente ao levantamento dos alegados “voos fantasma”, é a que se verifica, por vezes, na rota LIS-FNC-LIS ou OPO-FNC-OPO, particularmente no período de Natal e Ano Novo, em que existe tráfego com destino a este Arquipélago - *inbound* - muito expressivo, em especial na janela de datas de 16 a 31 de dezembro, em contraponto com baixas taxas de ocupação nas saídas para o continente português - *outbound*. O mesmo ocorre entre 1 a 8 de janeiro: nesse gap, são as saídas desta Região que refletem taxas de ocupação de 100% e as entradas, muito aquém desse valor.

Reiteramos, que esta situação não é nova e faz parte do habitual funcionamento do mercado, em função dos Destinos e dos picos de procura, pelo que não pode ser penalizada, por ser absolutamente inimputável às partes envolvidas: é o mercado a funcionar.

Em quarto lugar, a proibição de voos com taxas de ocupação inferiores a 10% é algo que nos parece logisticamente muito complexo. Ora veja-se: as companhias aéreas vendem os bilhetes para os voos até ao fecho do check-in daquele voo em concreto – entenda-se, 45 minutos antes da hora de descolagem prevista. Significa isto que teríamos que considerar o cancelamento até ao momento em que os passageiros e/ou carga já estivessem a iniciar embarque e/ou dentro da própria aeronave. Cancelar-se-ia assim um voo, com passageiros e carga, se este não cumprisse, até aos 45 minutos prévios, os 10% de taxa de ocupação? E a expectativa jurídica do passageiro? E dos remetentes/destinatários da carga? E a responsabilização pelo cancelamento?

Por fim, vimos manifestar a nossa preocupação com a intenção de terminar com o regime jurídico dos *slots* aeroportuários, empenando os *grandfather rights* – a regra *use it or lose it*.





REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA
GOVERNO REGIONAL
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO E CULTURA
GABINETE DO SECRETÁRIO REGIONAL

De facto, não nos parece sensato 'deixar cair' esta regra conquanto tal normativo gera confiança no sector e obriga a que exista sentido de cumprimento e responsabilidade por parte de todos os envolvidos na atividade. As alterações de horários de forma libertina não só afetam a segurança dos passageiros, como da gestão das transportadoras aéreas (no que diz respeito a *staff, catering, etc*), como na gestão das infraestruturas aeroportuárias. Os direitos históricos dos slots são geradores de confiança e funcionam em harmonia com o Estado de Direito, pelo que discordamos, em absoluto, com o término proposto da regra "*use it or loose it*".

Assim sendo, e em suma, o Governo Regional da Madeira vem afirmar que a proibição de voos com taxas de ocupação inferiores a 10% é, na nossa ótica, um entrave à livre circulação de pessoas e bens, o que não se coaduna com os princípios estaduais e supraestaduais, e ainda, tão pouco se encontra em conformidade com a civilização contemporânea globalizada. Ademais, o proposto no Projeto de Lei n.º 360/XV/1º (BE) funciona ao arripio dos normativos jurídicos através dos quais nos regulamos há já largos anos sendo, eles próprios, pressupostos de estabilidade, geradores de confiança por parte de todo o sector. Em face de todo o exposto, emitimos parecer desfavorável à globalidade do projeto de lei aqui em análise.

Com os melhores cumprimentos,

A CHEFE DE GABINETE,

Raquel França

NJ/MV

