



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS  
Grupo Parlamentar

## DECLARAÇÃO DE VOTO

### Relatório do Grupo de Trabalho “Transportes Aéreos para a Madeira e Açores”

O PCP votou contra o Relatório em sede de Comissão de Economia e Obras Públicas, assumindo a sua divergência de fundo no tocante às estratégias de liberalização e privatização do transporte aéreo, que são admitidas precisamente para estas regiões onde a particular importância do serviço público e das empresas do sector público é tão evidente.

Perante a gravidade da situação que se coloca nesta matéria, a resposta não pode ser uma tentativa de “aperfeiçoar” liberalizações ou “acolchoar” privatizações – tem de ser uma postura muito firme na defesa das empresas públicas TAP e ANA e na exigência da reposição do regime de serviço público, pondo termo à liberalização já iniciada na ligação ao Funchal.

Não está devidamente defendida a salvaguarda da prestação de serviço público a ser garantido pela TAP, nem está rejeitada a linha privatizadora daquela empresa estratégica no domínio do transporte aéreo de passageiros e de carga.

A TAP não é uma empresa qualquer. Atente-se, por exemplo, no seu papel e no seu contributo para o desenvolvimento e para a sobrevivência das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira. Sendo estas regiões insulares distantes e ultraperiféricas, os transportes aéreos são um cordão umbilical essencial. E a TAP tem, desde muito cedo, a sua quota-parte de mérito e de importância na garantia da ligação das Regiões Autónomas ao mundo, no combate ao isolamento e atuando como agente de coesão territorial.

O papel da transportadora aérea nacional deve ser valorizado pelo seu carácter estratégico para o desenvolvimento regional e nacional. Privatizar a TAP traria gravíssimas consequências, não só para a empresa e para os seus trabalhadores e suas famílias, mas igualmente para os utentes, que dependem de um serviço público essencial como aquele que é prestado pela transportadora aérea nacional.

Importa recordar que, caso tivesse avançado a decisão do então Governo PS/Guterres, de privatizar a TAP e vendê-la à Swissair, já hoje não existiria a TAP: teria sido extinta no processo de falência da companhia suíça, tal como sucedeu então com a belga Sabena (que ao contrário da TAP prosseguiu com a venda à Swissair).

Por outro lado, não é assumido cabalmente o serviço público que deve ser atribuído à ANA Aeroportos de Portugal e à ANAM Aeroportos e Navegação Aérea da Madeira. O papel destas empresas públicas deve ser valorizado enquanto fator estratégico para o desenvolvimento regional e nacional.

A intenção de privatizar a ANA deixaria o interesse público à mercê das agendas dos grupos privados, reféns das flutuações do mercado, lançando sobre os trabalhadores e suas famílias um manto de dúvida e de incerteza, cientes que estão da mais do que possível hipótese da precariedade laboral. Privatizar a ANA seria, antes de mais, privar Portugal de uma das suas empresas públicas mais valiosas.

A sua privatização, a concretizar-se, teria óbvios reflexos negativos extensíveis às Regiões Autónomas, à sua economia e às suas populações, tão dependentes que estão das infraestruturas aeroportuárias para o seu dia-a-dia e sobrevivência.

Por seu turno, consideramos que não está consagrada como orientação obrigatória a natureza de serviço público a concretizar nos aeroportos da Região Autónoma da Madeira.

A rede aeroportuária assume um papel estruturante e estratégico para o funcionamento da economia e inclusivamente para a afirmação da Autonomia da RAM. Estão em causa aspetos determinantes: a coesão territorial, as políticas de investimento em infraestruturas, o desenvolvimento de sectores críticos ao nível do turismo, da logística, da ligação às comunidades madeirenses na diáspora. Há que abordar a natureza do serviço público a concretizar nas infraestruturas aeroportuárias da Região enquanto fator fundamental para o desenvolvimento regional.

Não está perspetivada a melhoria das ligações inter-ilhas. Urge dar resposta às críticas que se vêm acumulando, nomeadamente quanto às ligações entre a Madeira e o Porto Santo, e, especificamente, em relação ao tipo de equipamento utilizado e às tarifas praticadas.

O fim da isenção em matéria de taxas aeroportuárias, de que gozavam os voos inter-regionais, em nome de uma justa preocupação com o desenvolvimento da Região, não foi acautelada, podendo dificultar no futuro a definição de tarifas mais favoráveis. Coloca-se a necessidade de serem garantidas as ligações que permitam o desenvolvimento normal dos voos que, provenientes de mercados como a Itália, Reino Unido, França, Espanha e Suíça, entre outros, garantam o transporte dos passageiros entre Lisboa e o Funchal.

Há que garantir que a TAP continue a assegurar, como operador aéreo, como companhia aérea de bandeira, integrada no Sector Empresarial do Estado, um serviço público às populações das Regiões Autónomas.

Finalmente, consideramos que não está devidamente considerado o aprofundamento de tudo quanto decorre do Princípio da Continuidade Territorial, se aplicado aos deveres do Estado designadamente no tocante à Região Autónoma da Madeira. As implicações deste princípio, contemplado no Estatuto Político-Administrativo da Região, não estão a ser devidamente consideradas nem a ser aplicadas no que concerne ao sector dos transportes, especialmente tendo a conta a sua importância para a vida das regiões insulares.

Finalmente, é profundamente negativa a atual estratégia de financiar o transporte aéreo exclusivamente com a comparticipação "ao bilhete", e eliminar o regime de indemnizações compensatórias à companhia aérea. As indemnizações compensatórias devem corresponder à exigência do cumprimento de obrigações objectivas, claras e transparentes de serviço público que deveriam ser salvaguardadas.

Pode-se ter em conta numerosos estados membros da UE e/ou da EFTA, alguns deles com dezenas de rotas onde o regime de serviço público é aplicado. Alemanha, Espanha, Finlândia, França, Grécia, Irlanda, Islândia, Itália, Noruega, Suécia, Reino Unido, etc. Em muitos destes exemplos, o regime de mercado do transporte aéreo nem sequer é aberto: restringe-se em exclusivo à companhia aérea a quem foi atribuída a ligação de serviço público na rota em causa.

Há casos que merecem particular estudo, como os das ligações à Córsega, à Sardenha, às ilhas escocesas, entre outras. A maior particularidade dos arquipélagos dos Açores e da Madeira a este nível, poder-se-á dizer, está nas distâncias incomparavelmente maiores que os separam do território continental – justificando ainda mais claramente uma sólida resposta que deveria ser garantida e assente no serviço público e no sector público do transporte aéreo. Assim se demonstra como em muitos países da Europa se faz, ainda hoje, o que em Portugal se tentou apontar como impossível.

É incontornável a necessidade de garantir uma política de efetiva coesão em todo o território nacional, o que implica uma atenção particular na ligação com as Regiões Autónomas.

No tocante às ligações aéreas, este objetivo impõe uma linha de defesa e promoção do serviço público, salvaguardando os interesses das populações e o seu direito à mobilidade.

Com a liberalização, deixaram de existir limites no tarifário destas ligações aéreas, podendo as companhias aéreas sujeitar os passageiros aos preços que entenderem aplicar. A decisão de eliminar o regime de serviço público e de levar ainda mais longe a liberalização do transporte aéreo neste domínio foi profundamente gravosa para as populações da Região Autónoma da Madeira.

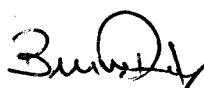
Ora, o que se impõe hoje em dia é corrigir esse erro – e não repeti-lo, de uma forma ou de outra, com a Região Autónoma dos Açores.

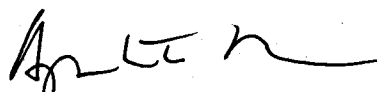
Não se pode decidir uma liberalização e esperar que as consequências não se façam sentir. Não se pode entregar ao mercado e aos grupos económicos a coesão territorial do país, nomeadamente no que se refere à ligação aérea a ilhas e arquipélagos em zonas ultraperiféricas, e esperar que os resultados sejam favoráveis às populações, às regiões e ao todo nacional. Quando os governos não promovem a coesão territorial e a justiça social, não serão certamente os interesses privados que o vão fazer, substituindo-se ao poder político.

Está em causa nesta matéria o próprio interesse nacional, na medida em que o desenvolvimento integrado e harmonioso do País no seu todo tem de ser uma preocupação fundamental das políticas nacionais.

Assembleia da República, 19 de Julho de 2012

Os Deputados,

  
(Bruno Dias)

  
(Agostinho Lopes)