



Comissão de Economia e Obras Públicas

Relatório Final

Petição n.º 282/XII/2.^a

Peticionário:

N.º de assinaturas: 1.749

**Relator: Francisco
Gomes**

Assunto:

*“Solicitam a abertura de tarifa de estudante na TAP Portugal para
estudantes madeirenses no continente”.*



Comissão de Economia e Obras Públicas

I – Nota Prévia

II – Objeto da Petição

III – Análise da Petição

IV – Diligências efectuadas pela Comissão

V – Opinião do Deputado-Relator

VI - Conclusões e Parecer

VII – Anexos

I – Nota Prévia

Deu entrada na Assembleia da República a 26 de julho de 2013 e baixou nesse dia à Comissão de Economia e Obras Públicas, para apreciação, a Petição n.º 282/XII/2.^a, cujo primeiro subscritor é José Dinarte Fernandes Gonçalves em que se solicita a **“Abertura de tarifa de estudante na TAP Portugal para estudantes madeirenses no continente”**.

II – Objecto das Petições

É objecto da Petição a **Abertura da Tarifa de Estudante na TAP para estudantes madeirenses no continente**, que deixou de estar disponível a partir de 2008 devido à forma como foi feita a liberalização das linhas aéreas entre a Madeira e o continente.

Pretendem ainda a possibilidade de optar entre o subsídio fixo para residentes na Região Autónoma da Madeira criado em 2008 e uma tarifa para estudante a reativar na TAP.

III – Análise das Petições

Conforme referido na Nota de Admissibilidade elaborada pelos serviços da CEOP, verifica-se que o objeto desta petição se encontra devidamente especificado, estando presentes os requisitos formais e de tramitação constantes dos artigos 9.º e 17.º da Lei n.º 43/90, de 10 de agosto - Exercício do Direito de Petição - na redação dada pelas Leis n.ºs 6/93, de 1 de março, 15/2003, de 4 de junho, e 45/2007, de 24 de agosto.

Sendo esta Petição acompanhada de 1.749 assinaturas cumpre os requisitos legais para a audição obrigatória dos peticionários, não implicando contudo a apreciação em Plenário nos termos do artigo 26.º da LPD.

Argumentam os peticionários que deixaram de beneficiar de uma tarifa para estudante, com desvantagem, desde que foi publicada a Portaria n.º 316-A/2008, de 23 de abril, regulamentando o Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 de abril. A referida portaria fixa o valor do subsídio atribuído pelo Estado por viagem realizada por passageiros residentes ou residentes equiparados e estudantes entre a Região Autónoma da Madeira e o Continente.

Comissão de Economia e Obras Públicas

A partir de 1 de janeiro de 1999, os serviços aéreos regulares entre o Continente e a Madeira – e no interior desta – foram objeto de imposição de obrigações de serviço público, nos termos do Regulamento CE 2408/92, de 23 de Julho.

No entanto, face à experiência entretanto colhida, considerou o Governo que a liberalização do mercado do transporte aéreo para a Região Autónoma da Madeira poderia trazer benefícios ao nível das tarifas a praticar, tendo decidido cessar a imposição de obrigações de serviço público para a RAM.

Esta medida foi ainda assim acompanhada da criação de um subsídio fixo de carácter transitório, de auxílio à mobilidade, para ‘suavizar o impacte inicial desta liberalização’ tal como é referido no Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 de Abril. Ficou ainda prevista a ‘revisão anual do valor do subsídio em função do comportamento das tarifas’.

Argumentam contudo os peticionários que a substituição da tarifa de estudante de que usufruíam por um subsídio fixo atribuível a todos os residentes e equiparados lhe é desvantajosa, e que tal desvantagem se torna particularmente visível no cotejo direto com os preços suportados pelos congéneres estudantes oriundos da RAA. A TAP mantinha a tarifa de estudante para os estudantes açorianos e esta é mais vantajosa do que o subsídio que o Estado atribui aos estudantes madeirenses.

A diferença em termos líquidos do preço dos bilhetes situa o custo para os estudantes madeirenses, na data analisada, no dobro do custo suportado pelos estudantes açorianos. Hoje, graças à forma como foi feita a liberalização das rotas aéreas açorianas, vigente desde 29 de março de 2015, a diferença de custos é ainda maior.

Esta petição surge depois de uma outra iniciativa que deu entrada na Assembleia da República em 15 de março de 2012, em concreto uma Proposta de Lei oriunda da Assembleia Legislativa da RAM com o n.º 49/XII/1.^a propondo uma nova alteração ao Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 de abril, alterado pelas Leis n.ºs 50/2008, de 27 de agosto, e 21/2011, de 20 de maio, no sentido de melhorar o regime de apoios à mobilidade e que baixou para apreciação à Comissão de Economia e Obras Públicas sem votação.

IV – Diligências efetuadas pela Comissão

Foram remetidos pedidos de informação ao Governo e ao Presidente do Conselho de Administração da TAP em 11 de setembro de 2013, tendo sido recebida resposta deste último em 25 de setembro de 2013.

Nesta, a TAP salienta a diferença de regimes e regras de acesso aos mercados de transporte aéreo entre o Continente e as duas regiões Autónomas, como justificação principal para eventuais diferenças no custo final suportado pelos estudantes. Sem possibilidade de reconstituir a simulação efetuada e apresentada pelos peticionários, a TAP enviou por sua vez uma comparação com base numa simulação em que, resultante da diferença de regimes, o custo líquido para o estudante da Madeira se situaria num intervalo variável entre 160,51 € e os 551,51 € contra um valor fixo naquela data de 237,62 € para o estudante dos Açores.

Hoje, a diferença seria ainda maior devido aos estudantes açorianos beneficiarem de tarifas fixas para viagens entre os Açores e o continente (99 euros) e entre a Madeira e o continente (89 euros), situação inacessível aos estudantes madeirenses.

Segundo a TAP, estas diferenças resultam da data da aquisição e da época da realização da viagem. Porém, uma análise objectiva realista da situação verifica que tal não é o caso.

Nos termos da LDP, foram recebidos em audição no dia 1 de novembro de 2013 os representantes dos peticionantes.

Os peticionantes tiveram ocasião de reafirmar os argumentos já constantes do texto da Petição, acrescentando que, de todos os meios de transporte existentes no país, apenas a ligação entre a Madeira e o Continente, operada pela TAP, não tem uma tarifa de estudante.

Referiram ainda que as tarifas mais baixas praticadas ocorrem durante o período de aulas em que não podem deslocar-se à Madeira, e acrescentaram ainda a dificuldade de marcar viagens com antecedência, nomeadamente por dependerem da marcação do calendário de exames, o que dificulta o acesso a tarifas mais baixas.

Os peticionantes foram informados que a Comissão de Economia e Obras Públicas tinha constituído um grupo de trabalho para analisar a questão dos

transportes aéreos com a Madeira e os Açores, o qual produziu um relatório que aborda a matéria objeto desta petição, referindo ainda que nas várias diligências feitas surge sempre a situação do país e da impossibilidade de aumentar os custos para o Estado.

V – Opinião do Relator

A consideração ponderada da petição apresentada requer a consideração prévia do enquadramento jurídico-constitucional que deve fundamentar qualquer análise das ligações aéreas entre a Região Autónoma da Madeira e a parcela continental da República Portuguesa. Nesse sentido, há quatro princípios a ter em conta:

1. A alínea g) do artigo 9.º da Constituição da República Portuguesa, que consagra como tarefa fundamental do Estado “promover o desenvolvimento harmonioso de todo o território nacional, tendo em conta, designadamente, o carácter ultraperiférico dos Açores e da Madeira”.
2. A alínea e) do artigo 81.º da Constituição da República Portuguesa, que designa como incumbência prioritária do Estado “promover a correção das desigualdades derivadas da insularidade das regiões autónomas e incentivar a sua progressiva integração em espaços económicos mais vastos, no âmbito nacional ou internacional”.
3. O artigo 10.º do Estatuto Político Administrativo da Região Autónoma da Madeira, que consagra o Princípio da Continuidade Territorial, estabelecendo que este “assenta na necessidade de corrigir as desigualdades estruturais, originadas pelo afastamento e pela insularidade, e visa a plena consagração dos direitos de cidadania da população madeirense, vinculando o Estado ao seu cumprimento, de acordo com as suas obrigações constitucionais”.
4. O artigo 349.º do Tratado de Funcionamento da União Europeia, que define um estatuto próprio para as Regiões Ultraperiféricas, permitindo um tratamento diferenciado da ultraperiferia, cujo fundamento jurídico tinha já sido introduzido em 1997 com o Tratado de Amesterdão.

Destas quatro noções emana a ideia clara de que o Estado pode e deve usar os meios ao seu alcance para mitigar as assimetrias que emanam da natureza ultraperiférica dos portugueses que residem na Madeira e criar condições de forma que a condição de insularidade não constituía um obstáculo para que os

Comissão de Economia e Obras Públicas

madeirenses consigam prosseguir os seus direitos e liberdades, inclusivamente o Direito à Educação, consagrado no artigo 73.º da Constituição da República Portuguesa, da mesma forma que quaisquer outros portugueses de qualquer outra região do país.

Ao longo de algum tempo, o Estado garantiu as duas tarefas constitucionais através da Obrigação de Serviço Público nas ligações aéreas entre a Região Autónoma e a parcela continental da República Portuguesa, procedimento previsto na alínea a) do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, do Conselho de 23 de julho, publicado no Jornal Oficial das Comunidades Europeias, através da Comunicação da Comissão n.º 98/C267/05, de 26 de agosto.

Esta situação mudou em abril de 2008, com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 66/2008, que liberalizou as rotas aéreas entre a Região Autónoma da Madeira e a parcela continental da República Portuguesa, mas colocou um termo à Obrigação de Serviço Público que previamente lhes estava associada. Consequentemente, os estudantes da Madeira a frequentar universidades localizadas na parcela continental da República Portuguesa, que, até então, beneficiavam de uma tarifa especial, denominada 'Tarifa de Estudante', passaram a usufruir apenas da condição de residentes. Esta habilitava-os a receber o subsídio de residente, fixado pela Portaria n.º 316-A/2008, de 23 de abril, em 60 euros por viagem de ida e de volta entre a Madeira e a parcela continental da República Portuguesa e em 30 euros por viagem de ida simples.

Os números da Inspeção Geral das Finanças demonstram que as alterações introduzidas nas linhas aéreas com origem e fim na Madeira representaram uma grande poupança para o Orçamento do Estado, avaliada em várias dezenas de milhões de euros. No entanto, com a exceção das vantagens que a liberalização das rotas, na forma como foi feita, trouxe aos cofres do Estado, é difícil identificar quaisquer benefícios que a mesma tenha trazido à população e à economia da Madeira.

Pelo contrário, o que se verifica, na prática, é que foi criado um sistema de tarifas tão altas que transformam os madeirenses em prisioneiros na sua própria terra e fazem da rota Lisboa – Funchal – Lisboa, em termos de custo por distância percorrida, a mais cara que é operada pela TAP em todo o mundo. Se tomarmos, a título de exemplo, as tarifas praticadas pela TAP para voos com saída de Lisboa a 23 de dezembro de 2015 e regresso a 3 de Janeiro de 2016, um período que coincide com um dos períodos de maior afluência do trânsito estudantil entre a Madeira e a parcela continental da República Portuguesa, para voos agendados na manhã do dia 16 de maio de 2015, temos o seguinte:

Comissão de Economia e Obras Públicas

ROTA	DISTÂNCIA	CUSTO	CUSTO/KM	OBSERVAÇÕES
Lisboa – Berlim	2.313 kms	135,74€	0.06€	
Lisboa – São Miguel	1.430 kms	99€	0.07€	
Lisboa – Pequim	9.668 kms	856,80€	0.09€	
Lisboa – Paris	1.453 kms	154,73€	0.1€	
Lisboa – Londres	1.585 kms	184,16€	0.11€	
Lisboa – Moscovo	3.906 kms	430,54€	0.11€	
Lisboa – Rio de Janeiro	7.715 kms	1.036,62€	0.13€	
Lisboa – Luanda	5.768 kms	903,79€	0.15€	
Lisboa – Nova Iorque	5.422 kms	1.115,92€	0.2€	
Lisboa – Madeira	972 kms	875,51€	0.9€	Apenas disponível regresso em Executiva

O que concluímos, portanto, não é que a forma como a liberalização das rotas aéreas da Madeira garantiu uma condição de igualdade entre os portugueses da Região Autónoma da Madeira e os portugueses das demais regiões do país em matéria de acesso às principais zonas do seu país, mas sim que existe uma condição de profunda discriminação e de inquestionável penalização da população madeirense, a qual estava refletida e consubstanciada nas tarifas aéreas praticadas pela companhia de bandeira nas rotas que unem a Madeira a Lisboa e ao Porto.

Como é facilmente perceptível, para uma região insular e ultraperiférica, esta situação acarreta um impacto profundamente negativo, não só a nível económico, mas também ao nível social, ao nível desportivo e ao nível educacional. Passamos a explicar cada um destes aspectos, ainda que de forma sumária.

Ao nível económico, com uma economia totalmente dependente das relações com o exterior e que tem no turismo o seu principal sector estratégico, a política de preços praticada pela TAP constitui um forte obstáculo à expansão económica regional e ao crescimento do tecido produtivo madeirense, inclusivamente a sua maior e mais significativa indústria. Ao agir deste modo, a TAP não só prejudica a capacidade de crescimento e as condições de

Comissão de Economia e Obras Públicas

sustentabilidade de uma economia que, por razões geográficas, já é limitada, mas também constitui um condicionalismo à afirmação internacional da qualidade do destino turístico português.

Ao nível social, a política de preços da TAP exacerba desnecessariamente a dimensão insular e a natureza ultraperiférica da população madeirense, fomentando, relativamente à parcela continental da República Portuguesa, sentimentos de afastamento e de inacessibilidade. Ao proceder desta forma, coloca em causa as noções de coesão e de unidade nacional que devem imperar em qualquer território e contribui de forma muito significativa para a criação de um estigma de minoridade em torno da população madeirense, à qual é indiretamente proibida a livre circulação dentro do território do seu próprio país e o acesso às diferentes regiões nacionais.

Ao nível desportivo, o enorme peso que as deslocações que as equipas madeirenses que estão envolvidas em competições nacionais têm de fazer à parcela continental da República Portuguesa sempre que jogam na condição de visitantes colocam-nas numa situação de inquestionável desvantagem competitiva relativamente às outras equipas que, sedeadas no continente, não têm de fazer face a desafios semelhantes de mobilidade.

A título de exemplo, podemos referir que, de acordo com informações da Direcção Regional da Juventude e Desporto da Região Autónoma da Madeira, só na época 2012-2013, as equipas madeirenses envolvidas em competições nacionais tiveram de gastar, em conjunto, só em passagens aéreas, mais de 1,8 milhões de euros, valor que foi ligeiramente inferior em 2013-2014, mas, mesmo assim, ascendeu a mais de 1,7 milhões de euros. A estes valores acresceram e continuam a crescer os pesados custos de deslocação desde os aeroportos de Lisboa e do Porto às zonas de jogo, o que leva a concluir que, só em questões relacionadas com transportes, as equipas madeirenses têm de fazer face a despesas que mais nenhuma equipas têm e que têm vindo a ser gradualmente agravadas pela política de preços praticada pela TAP nas ligações entre a Região e a parcela continental da República Portuguesa.

Sendo assim, é impossível afirmar que as mesmas competem de igual para igual com as suas congéneres continentais. Pelo contrário, 'o campo está inclinado' a favor dos clubes que não têm de se preocupar com os milhares que têm de gastar todas as semanas só para chegar ao campo do adversário, no que é uma autêntica adulteração da Verdade Desportiva, para a qual contribui, e muito, a atitude da TAP.

Ao nível educacional, os preços proibitivos praticados pela TAP nas ligações entre a Madeira e a parcela continental da República Portuguesa, os quais ultrapassam, muitas vezes, o valor do salário mínimo nacional, estão a transformar o acesso dos madeirenses às universidades localizadas no continente num verdadeiro teste de capacidade financeira, e não num exercício

de motivação pessoal, determinação académica, capacidade de trabalho ou aptidão intelectual.

Ainda hoje, mais do que nunca, para que os jovens madeirenses consigam aceder às universidades do seu país não têm, necessariamente, de ser bons alunos, mas têm, fundamentalmente de ser de famílias ricas, que consigam suportar não só os custos naturais inerentes à vida académica (propinas, livros, alimentação e estadia), mas também a pesadíssima factura dos transportes aéreos. O ensino superior está a ser, por via da política de preços da TAP, totalmente elitizado, e, num autêntico regresso a um passado que se julgava ultrapassado, pois é totalmente ofensivo ao espírito de liberdade que deve imperar na Democracia, vemos que, cada vez mais, os que estudam não são os melhores ou os mais capazes, mas os mais ricos.

Voltamos a incidir a nossa atenção sobre a tabela apresentada acima para enfatizar o carácter ridículo e ofensivo da situação de que é mais barato a um estudante madeirense ir passar o Natal à Rússia ou à China do que viajar dentro do seu próprio país para celebrar a quadra natalícia junto da sua família. São situações deste tipo e outras tão graves como estas, criadas e perpetuadas pela dita companhia de bandeira, que estão a erigir um elevado muro em torno do ensino superior, negando aos jovens madeirenses a possibilidade de investir na sua formação e de contribuir, graças a ela, para uma Madeira e para um Portugal mais preparado, mais competente e mais competitivo.

Tendo sido várias vezes confrontada com estas situações e com os cenários de assimetrias sociais e descontinuidades territoriais que tem vindo a estimular e a agravar com a sua política de preços, a TAP tem-se repetidamente escudado no argumento de que a liberalização das rotas aéreas entre a Madeira e a parcela continental da República Portuguesa impede outro tipo de postura e viabilizou o elevado acréscimo no valor dos bilhetes. Porém, este argumento torna-se rapidamente letra morta quando consideramos que as ligações aéreas entre os Açores e o continente também foram liberalizadas, tendo, por consequência, a tarifa praticada pela TAP para residentes diminuído para metade.

De acordo com informações avançadas para a comunicação social para a própria TAP, com a liberalização das rotas para os Açores, os residentes naquele arquipélago passam a pagar, no máximo, 134 euros para ir a Lisboa ou ao Porto e 119 euros para ir à Madeira. Já os estudantes açorianos no continente passam a pagar, no máximo, 99 euros nos voos entre o arquipélago e Lisboa e Porto, e 89 euros no caso de voarem para a Região Autónoma da Madeira.

O que temos, então, é uma situação de clara discriminação que nos indica, sem qualquer margem de dúvida, que, aos olhos da TAP, existem, em

Comissão de Economia e Obras Públicas

Portugal, dois tipos de estudantes aos quais correspondem dois tipos de regimes diferentes: por um lado, os estudantes dos Açores, a quem são respeitados os direitos constitucionais de acesso a uma educação, que podem sonhar com um percurso académico em sintonia com o seu trabalho e empenho e a quem são concedidos meios para a prossecução de uma formação intelectual numa universidade da sua livre escolha; por outro lado, os estudantes da Madeira, a quem são negados tratamentos dentro de um prisma de Igualdade, que têm as suas legítimas ambições académicas profundamente condicionadas por trâmites financeiros irracionais e a quem são sistematicamente negados meios justos para a prossecução de uma formação intelectual em concordância com a profundidade do seu saber com a amplitude da sua conta bancária.

Durante a recente visita do Senhor Primeiro Ministro, Pedro Passos Coelho, à Região Autónoma da Madeira, realizada nos dias 1 e 2 de junho, foi anunciada uma nova medida em matéria de transportes aéreos, nomeadamente a fixação de um teto máximo no custo das viagens. De acordo com as medidas anunciadas, residentes e doentes passarão a pagar o teto máximo de 85 euros, enquanto estudantes passarão a pagar o preço máximo de 65 euros.

Estas novas medidas são, sem sombra de dúvida, conquistas importantes que ajudarão a população madeirense a fazer frente aos pesados custos do isolamento geográfico e às consequências negativas que o mesmo acarreta para os diversos sectores da sua actividade, como referido antes. Contudo, para que esse efeito possa começar a ser sentido o quanto antes – algo que é da mais fundamental importância – é importante que o Governo e a Assembleia da República desenvolvam todos os esforços para que o novo sistema de tarifas entre em prática dentro dos trâmites temporais anunciados, nomeadamente antes do fim da legislatura.

Louvamos o Governo da República pelo pioneiro e importantíssimo passo dado em matéria de ligações aéreas entre a Região Autónoma da Madeira e a parcela continental da República Portuguesa e confiamos que a população madeirense, em geral, e os estudantes madeirenses, em particular, saberão utilizar de forma inteligente e responsável as novas oportunidades alcançadas, que nunca estiveram ao dispor de milhares de seus conterrâneos que os precederam no tempo, investindo de forma ainda mais séria e dedicada no desenvolvimento da Região e na sua formação académica.

VI - Conclusões e Parecer

Face ao exposto, a Comissão de Economia e Obras Públicas emite o seguinte parecer:

Comissão de Economia e Obras Públicas

1 - Nos termos do n.º 8 do artigo 17.º da Lei do Exercício do Direito de Petição, deverá o presente relatório deverá ser remetido à Senhora Presidente da Assembleia da República;

2 – Deve a Petição n.º 282/XII/2.^a, nos termos do disposto nas alíneas b), c) e d) do n.º1 do artigo 17.º da mesma Lei ser remetida aos Grupos Parlamentares e ao Governo;

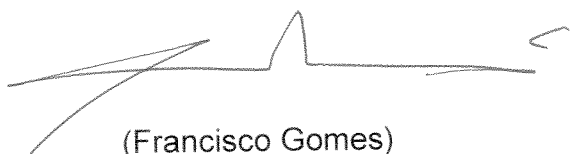
3 – Nos termos da alínea m) do n.º 1 do artigo 19.º da LDP deve a Petição n.º 282/XII/2.^a ser objeto de arquivamento, dando-se conhecimento do presente relatório aos peticionários.

VII - Anexos

Nota de Admissibilidade da Petição.

Palácio de S. Bento, 11 de junho de 2015

O Deputado Relator



(Francisco Gomes)

O Vice-Presidente da Comissão



(Hélder Amaral)