

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

Exm^a. Senhora
Vice-Presidente da Assembleia da
República
Grupo Parlamentar do CDS-PP

N/Ref^a: 307/6^a - CEOP

Data: 03.08.2015

Assunto: Petição nº 222/XII/2^a

Para os efeitos tidos por convenientes, tenho a honra de enviar a V. Exa. a Petição nº 222/XII/2^a - "*Não ao fim da linha aérea Bragança-Lisboa*", e o Relatório Final, aprovado na reunião da Comissão de Economia e Obras Públicas de 31 de julho de 2015.

Com os melhores cumprimentos.



Pedro Pinto
Presidente



Comissão de Economia e Obras Públicas

Relatório Final

Petição n.º 222/XII/2.^a

Relator: Deputado Paulo Campos (PS)

1º Peticionário: Pedro José Pires Rego

N.º de assinaturas: 4094

“Não ao fim da linha aérea Bragança-Lisboa.”



Comissão de Economia e Obras Públicas

I – Nota Prévia

A presente petição, promovida inicialmente por 3008 peticionários, mas com um número final de 4094 peticionários, deu entrada na Assembleia da República, no dia 12 de dezembro de 2012, tendo baixado à Comissão de Economia e Obras Públicas na sequência do despacho do Senhor Vice-Presidente da Assembleia da República de turno, datado de 18 dezembro de 2012.

Na reunião ordinária da Comissão, e após apreciação da respetiva nota de admissibilidade, a petição foi definitivamente admitida a 9 de janeiro de 2013 e nomeado como relator o Deputado ora signatário do presente relatório.

A audição dos peticionários, obrigatória nos termos do n.º 1 do artigo 21.º da Lei de Exercício do Direito de Petição (LDP), realizou-se no dia 11 de fevereiro de 2014, tendo sido especificados pelos peticionários os motivos da apresentação da presente petição.

Paralelamente, relativamente ao conteúdo da petição, foram executadas diligências com vista à pronúncia por parte do membro do Governo competente, o que ocorreu em 9 de janeiro de 2013.

Até à data não foi obtida qualquer resposta.



Comissão de Economia e Obras Públicas

II – Objeto da Petição

Os peticionários apresentam a sua discordância com o encerramento da ligação aérea entre Bragança e Lisboa, o que faz aumentar o isolamento do Norte Interior e traduz-se numa medida danosa para esta região do país.

Concluem, solicitando a manutenção dos voos entre Bragança e Lisboa.



Comissão de Economia e Obras Públicas

III – Análise da Petição

- i. O objeto da petição está especificado e o texto é inteligível, encontrando-se preenchidos os requisitos formais estabelecidos nos artigos 9.º e 17.º da Lei n.º 43/90, de 10 de agosto, com as alterações introduzidas pelas Lei n.º 6/93, de 1 de março, n.º 15/2003, de 4 de junho, e n.º 45/2007, de 24 de agosto (Lei do Exercício do Direito de Petição).
- ii. Nesta Legislatura, mas na 3ª Sessão Legislativa, foram apreciadas e discutidas duas iniciativas:
 - **Projeto de Resolução n.º 913/XII/3.ª (PEV)** – *“Recomenda ao Governo que restabeleça a ligação regular de serviço público em transporte aéreo entre Lisboa – Vila Real – Bragança – Vila Real – Lisboa”*, tendo sido objeto de discussão e votação em Plenário, no dia 24 de janeiro de 2014, e tendo sido rejeitado com os votos contra dos partidos da maioria e os votos favoráveis dos restantes partidos;
 - **Projeto de Resolução n.º 915/XII/3.ª (BE)** – *“Recomenda o restabelecimento da ligação aérea Lisboa - Vila Real - Bragança - Vila Real – Lisboa”*, objeto de discussão e votação em Plenário também no dia 24 de janeiro de 2014, tendo sido aprovado por unanimidade.
- iii. Da pesquisa efetuada à base de dados não se verificou a existência de petições pendentes ou concluídas sobre matéria idêntica ou conexa.

IV – Diligências efetuadas pela Comissão

a) Pedido de informação

Ao abrigo do disposto na alínea c) do n.º 3 do artigo 17.º da Lei do Exercício do Direito de Petição (LDP), foi solicitado à Senhora Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade que diligenciasse o Ministério competente, em razão da matéria em apreço, para que informasse a Assembleia da República sobre o pedido da petição, conforme pedido efetuado em 9 de janeiro de 2013.

No entanto, decorrido todo este período de tempo, constata-se que não ocorreu qualquer pronúncia.

b) Audição dos peticionários

A audição dos peticionários realizou-se no dia 11 de fevereiro de 2014, por parte do Deputado Relator e com a presença dos Deputados Mariana Mortágua (BE) e Paulo Cavaleiro (PSD), nos termos constantes do artigo 21.º da LDP, estando presente o primeiro peticionário, Pedro José Pires Rego.

Dessa Audição salientam-se os seguintes aspetos.

Por parte do Peticionário:

- Foram reiterados os termos da petição, considerando a importância da ligação aérea Bragança-Lisboa para a região;
- Lembrou que se tratava de uma zona já penalizada com falta de investimentos e apoios por parte do Estado, o que obriga os jovens da região a procurar trabalho noutros locais;
- Argumentou com a defesa que os habitantes das cidades espanholas mais próximas fazem desta ligação, e que esta ligação poderia ser utilizada para potenciar esta região transfronteiriça;
- Referiu também que ao fim da ligação aérea acresciam outros problemas como o facto de não estar terminado o túnel do Marão, de ter sido tirado da zona o helicóptero de emergência médica, e de se terem fechado serviços públicos, entre eles, o tribunal.
- Concluiu, considerando que a ligação aérea não era mais do que uma justiça territorial.



Comissão de Economia e Obras Públicas

Por parte dos Deputados presentes na Audição:

A Senhora Deputada Mariana Mortágua (BE) enfatizou com o facto de ter sido aprovado um Projeto de Resolução, de autoria do BE, recomendando ao Governo a reposição desta ligação aérea, o qual tinha sido aprovado por unanimidade, aproveitando para questionar se havia alguma resposta do Governo à região e se havia alguma promessa que tivesse um prazo definido para ser cumprida.

O Senhor Deputado Paulo Cavaleiro (PSD) fez referência ao projeto de resolução, mas também às condicionantes impostas pela União Europeia sobre a forma como decorria este processo, e aproveitou para questionar se tinha sido feito algo para sensibilizar a União Europeia.

Por fim, o Deputado Relator questionou se a ligação aérea estava interrompida desde novembro de 2012; qual era o custo médio do bilhete aéreo e quanto custava, em média, uma deslocação em autocarro ou de carro para Lisboa; se tinha havido uma multiplicação por 4 do número de passageiros nesta ligação aérea nos últimos anos; qual era o perfil dos utilizadores da ligação aérea, uma vez que sabia que uma percentagem muito grande de alunos do Instituto Politécnico de Bragança era estrangeira e usava esta ligação para Lisboa, para depois partir daí para o seu lugar de origem; se a ligação aérea era muito utilizada para deslocações a Vila Real, para tratamentos médicos; se havia alguma alternativa que permitisse a um empresário ir de Lisboa a Bragança e voltar no mesmo dia; e qual era o impacto do fim desta ligação na atratividade de investigadores e empresas internacionais.

Em resposta foi referido pelo Peticionário que *“(...) não tinha tido qualquer contacto ou resposta do Governo e que apenas o relator da petição se tinha deslocado ao local para falar com as pessoas e ver a realidade no local. Referiu também ser necessário contextualizar a importância de uma ligação destas, que tinha cerca de 15 000 utilizadores regulares. Havendo vontade de todos os grupos parlamentares no mesmo sentido, solicitou a mesma intenção por parte do Governo.*

O peticionário confirmou que a ligação aérea tinha sido terminada em novembro de 2012, o bilhete de ida e volta entre Bragança e Lisboa custava 128€, ao passo que uma deslocação de Bragança a Lisboa em automóvel custa cerca de 180€ e a mesma deslocação em autocarro custa cerca de 30€ mas pode demorar 8 horas. Referiu que, efetivamente, tinha havido um grande aumento do número de passageiros, mas isso não aconteceu de um dia para o outro, foi aumentando paulatinamente o interesse em fazer esta viagem, atualmente esta ligação aérea já não era vista como um luxo e era cada vez mais usada por empresários. Respondeu que o Instituto Politécnico de Bragança tem mais de 1500 estudantes estrangeiros, que faziam a ligação para Lisboa e depois para Bragança de avião, agora utilizam mais a ligação por Madrid. Respondeu também que, com efeito, a ligação a Vila Real era muito utilizada para ir realizar tratamentos médicos, o mesmo acontecendo com a ligação a Lisboa, atualmente é impossível ir a Lisboa e regressar a Bragança num só dia, para além do incómodo e sofrimento que implica



Comissão de Economia e Obras Públicas

uma viagem destas por ligação rodoviária. O impacto do encerramento desta ligação nos empresários foi negativo e acredita que muitos vão fechar as empresas sediadas na região. Por via aérea é possível um empresário ir de Lisboa a Bragança de manhã e às 17 horas estar de volta a Lisboa, sem essa ligação isso é impossível. Considerou também importantíssimo que o nordeste transmontano tenha ligações ao litoral, porque, afirmou, é aí que está o investimento e o dinheiro. Em sua opinião o fim desta ligação é uma injustiça, com reflexo até no número de habitantes na região.

O peticionário lembrou que esta ligação aérea já existia anteriormente e nunca houve qualquer entrave pela União Europeia, motivo pelo qual não entendia os entraves agora colocados.

O que os peticionários pretendem é que a ligação aérea seja retomada, que o túnel do Marão seja terminado e, se possível, num futuro próximo, poderem voltar a ter algo tão normal num país como uma ligação rodoviária.”

c) Audição com o INAC – Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.

A audição com o Presidente do INAC realizou-se no dia 7 de fevereiro de 2014, por parte do Deputado Relator e com a presença do Deputado Bruno Dias (PCP).

Dessa audição, e das respostas aos Deputados, salientam-se os seguintes aspetos.

- Sobre o regime de ajudas do Estado para estas situações, e sobre a sua evolução e legislação existente nesta matéria, verificam-se um conjunto de obrigações de serviço público que têm de ser traduzidas em informação que tem de ser prestada à Comissão Europeia, processo este que existe desde a alteração de 2008. Sendo a intervenção da responsabilidade exclusiva do Governo;

- A avaliação do mercado, solicitada pelo Governo, envolveu a análises às condições de acessibilidades, passageiros/beneficiários e conjuntura efetuadas pelo INAC, tendo concluído por um aumento substancial de procura na Linha Lisboa-Vila Real-Bragança entre 1997/1998 e 2011, de cerca de 2500 para 10 000 passageiros, apesar do aumento dos custos de exploração da rota e do aumento do esforço financeiro do Estado;



Comissão de Economia e Obras Públicas

- O contexto de racionalização de custos que o Governo tentou implementar poderá ter levado o Governo a pensar num novo modelo de liberalização e de redução de custos;
- Tem conhecimento de um eventual interessado na prestação do serviço aéreo;
- O modelo de obrigações de serviço público, que vigorou até 2011, poderia eventualmente ser mantido, mas foi uma opção do Governo a adoção de um novo modelo que, por discriminar positivamente um setor da população, é suscetível de infringir as normas europeias;
- As últimas obrigações de serviço público terão terminado em novembro de 2012, pese embora o contrato tenha cessado os seus efeitos em janeiro de 2011 e posteriormente, através de ajuste direto, foi objeto de uma prorrogação até novembro de 2012.

d) Audição com a Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD)

O Deputado Relator procedeu, em Vila Real, no dia 29 de janeiro de 2014, à audição do Reitor da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, Prof. Dr. António Fontainhas Fernandes.

Resultam da audição do reitor da UTAD as seguintes conclusões:

- A importância da linha aérea para a região, para a sua competitividade e para o seu desenvolvimento;
- A importância da linha aérea para assegurar uma política de mobilidade adequada;
- A importância da linha aérea para o desenvolvimento da UTAD e das instituições de ensino superior, para os seus alunos nomeadamente estrangeiros, para os seus professores, para a capacidade de atrair talentos e investigadores, para a atração de investidores e para a localização de novos centros de investigação e de competências.
- A importância de as instituições do interior se aglutinarem na defesa da discriminação positiva para um território fortemente prejudicado por políticas públicas que favorecem os territórios do litoral.



Comissão de Economia e Obras Públicas

e) Audição com a NERVIR - Associação Empresarial e com a Associação Comercial e Industrial de Vila Real

O Deputado Relator procedeu, em Vila Real, no dia 29 de janeiro de 2014, à audição do Presidente da NERVIR - Associação Empresarial, Eng.º Luís Tão, e do Presidente da Associação Comercial e Industrial de Vila Real (ACIVR), José Ricardo Fonseca.

Resultam da audição dos Presidentes da Nervir e da ACIVR as seguintes conclusões:

- Existe um grande desconhecimento e desinformação sobre as razões do cancelamento desta linha aérea;
- O interior está a sofrer um isolamento de muitos anos;
- O país é muito centralista, em termos empresariais dependemos muito de Lisboa, o avião é para nós fundamental para poder resolver os problemas das nossas empresas;
- O avião, para as empresas e para os empresários, é um instrumento fundamental, sem a linha aérea temos enormes custos que as empresas localizadas no litoral não têm;
- A linha aérea é uma questão justa;
- Mais do que uma ligação Bragança-Lisboa, o avião também permitia a mobilidade entre Vila Real e Bragança e vice versa;
- O desemprego na região atinge números impressionantes, a linha aérea e os investimentos públicos suspensos na região vieram trazer problemas muito sérios para a economia local.

f) Audição com o Presidente da Câmara Municipal de Vila Real

O Deputado Relator procedeu, em Vila Real, no dia 29 de janeiro de 2014, à audição do Presidente da Câmara Municipal de Vila Real, Eng.º Rui Santos.

Resultam da audição do Presidente da Câmara Municipal de Vila Real as seguintes conclusões:

- A linha aérea é fundamental para a competitividade da economia local. A suspensão da linha aérea é um retrocesso;
- Entre outros benefícios, foram salientados os relacionados com a área do turismo e com o desenvolvimento das instituições de ensino superior da região;
- É muito urgente retomar a linha aérea e é imperdoável o que este Governo está a fazer ao interior:



Comissão de Economia e Obras Públicas

- Apesar de o Governo anunciar que a linha foi interrompida por causa de decisões de Bruxelas, não tem conhecimento de qualquer problema em concreto que impeça que o concurso seja lançado, nomeadamente nos moldes em que durante 15 anos a linha funcionou sem qualquer reparo da Comissão Europeia;
- Não há rigorosamente problema nenhum em Bruxelas, desde que o concurso seja público e nos moldes em que era no passado. Não houve nenhuma legislação que tenha mudado nos últimos cinco anos que crie agora um problema que antes não havia;
- Está-se a perder muito tempo, Vila Real e Bragança não têm tempo a perder, o Governo é responsável por esta enorme má vontade para com o interior, em particular para com os distritos de Vila Real e Bragança.

g) Audição com o Presidente da Câmara Municipal de Bragança

O Deputado Relator procedeu, em Bragança, no dia 29 de janeiro de 2014, à audição do Presidente da Câmara Municipal de Bragança, Dr. Hernâni Dias.

Resultam da audição do Presidente da Câmara Municipal de Bragança as seguintes conclusões:

- O Município investiu no Aeródromo Municipal os recursos necessários e exigidos para que exista a linha aérea;
- A linha aérea é uma mais valia para a mobilidade das gentes do interior e para o estreitar de distâncias entre o interior e o litoral;
- A linha aérea é um instrumento para os empresários, serviços, agentes culturais, turistas e população;
- A linha aérea é um instrumento fundamental de atratividade de investimento;
- A suspensão da linha aérea é uma machadada para esta região já por si abandonada e despovoada;
- A linha aérea é uma questão de inteira justiça;
- A suspensão da linha aérea criou enormes constrangimentos à população de Bragança;
- É necessário garantir um incentivo à mobilidade em termos de acesso à região, é necessário promover o desenvolvimento social e económico e não desincentivar as relações económicas dos mercados mais desenvolvidos com o interior norte, pelo que a ligação aérea deve assegurar regularidade, frequência, custo acessível e condições de crescimento.
- A linha aérea deve ser feita através de uma subsidiação à carreira e não ao passageiro como agora o Governo pretende realizar.



Comissão de Economia e Obras Públicas

h) Audição com o Presidente do Instituto Politécnico de Bragança (IPB)

O Deputado Relator procedeu, em Bragança, no dia 29 de janeiro de 2014, à audição do Presidente do Instituto Politécnico de Bragança, Prof. Doutor Sobrinho Teixeira.

Resultam da audição do Presidente do Instituto Politécnico de Bragança as seguintes conclusões:

- O IPB tem cerca de 7000 alunos e tem uma importância estratégica para a cidade. A linha aérea de Bragança a Lisboa é fundamental para os habitantes de Bragança e para o IPB;
- A linha, além de permitir uma grande economia de tempo, representava para os seus utilizadores uma grande poupança monetária;
- Para o IPB a linha aérea era um factor fundamental de ligação com o mundo, permitiu, por exemplo, organizar vários eventos universitários europeus e do mundo lusófono;
- A linha aérea também é fundamental para assegurar atratividade na captação de investimento, nomeadamente empresas e centros de inovação, para o Parque de Ciência e Tecnologia de Trás os Montes;
- A inexistência de uma linha aérea não é só uma perda para os cidadãos de Bragança no seu conforto e na sua economia quando se desloca a Lisboa é também uma perda de competitividade muito grande para a região;
- Apesar do esforço que o país tem vindo a fazer com a melhoria das acessibilidades rodoviárias, a distância a Lisboa, através da rodovia, é de cerca de 5 horas. A distância a Madrid é de cerca de 3,5 horas. Sem a ligação aérea a Lisboa os nossos alunos estrangeiros, mais de 1050 de 35 países, preferencialmente irão utilizar as infraestruturas espanholas em vez de utilizar as infraestruturas portuguesas, com todo o impacto negativo para o país dessa opção;
- O IPB tem estudos que demonstram que por cada euro aqui investido são gerados 2,3 euros para o Estado.

i) Audição com o Presidente do NERBA, Núcleo Empresarial da Região de Bragança

O Deputado Relator procedeu, em Bragança, no dia 29 de janeiro de 2014, à audição do Presidente do NERBA, Núcleo Empresarial da Região de Bragança, Sr. Eduardo Malhão.

Resultam da audição do NERBA as seguintes conclusões:



Comissão de Economia e Obras Públicas

- A suspensão da linha aérea Lisboa/Bragança criou constrangimentos à população que utiliza este “serviço público” e trouxe inúmeros obstáculos aos empresários que tem que se deslocar com frequência a Lisboa;
- Sem a linha aérea será muito mais difícil criar emprego nesta região através de investimento privado. Para combater as assimetrias e o espaço de periferia em que nos querem sistematicamente empurrar importa promover níveis superiores de integração e de interligação com os centros de decisão;
- Para a região e para os empresários é fundamental a todos os títulos a ligação aérea;
- Uma viagem de automóvel custa 180 a 200 euros, a viagem de avião era de 120 euros, o factor económico, o conforto e o factor tempo são vantagens incontornáveis da ligação aérea. Para os empresários sem ligação aérea a região e as empresas perdem competitividade.

j) Audição com representantes dos Peticionários

O Deputado Relator procedeu, em Vila Real e em Bragança, no dia 29 de janeiro de 2014, à audição dos subscritores da petição nomeadamente através da audição do primeiro peticionário Pedro José Pires Rego.

k) Publicação em DAR e apreciação em Plenário

A publicação em DAR ocorreu em 19 de janeiro de 2013, nos termos previstos na alínea a) do n.º 1 do artigo 26.º da Lei do Exercício do Exercício do Direito de Petição (LDP).

Refira-se que, considerando o número de peticionários, a presente petição deverá ser apreciada em Plenário da Assembleia da República, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 19.º e da alínea a) do n.º 1 do artigo 24.º da LDP.



Comissão de Economia e Obras Públicas

V – Factos apurados

No âmbito da análise da petição, da documentação pesquisada e das audições efetuadas foi possível apurar, cronologicamente, os seguintes factos:

1997 – Foi introduzido o regime de obrigações de serviço público na ligação aérea Bragança/Vila Real/Lisboa. Este regime funcionou durante 15 anos. Ao longo deste tempo o Estado português, através das suas instituições, nomeadamente INAC – Instituto Nacional de Aviação Civil – e Inspeção Geral de Finanças (IGF), assegurou através de concursos públicos a prestação de um serviço publico que assegurou à região, às populações e às empresas acessibilidade, mobilidade, rapidez, conforto e competitividade.

8 de janeiro de 2009 – Assinatura do último contrato objeto de concurso público para a exploração de serviços aéreos entre o INAC e a empresa Aerovip.

12 de janeiro de 2009 – Início da exploração do último contrato de serviços aéreos regulares entre Bragança/Vila Real e Lisboa. O contrato teve duração de três anos, até 11 de janeiro de 2012.

12 de dezembro de 2011 – É anunciado que o “Governo pretende prorrogar o contrato com a empresa Aerovip por mais seis meses”

11 de janeiro de 2012 – Fim do contrato com a empresa Aerovip.

12 de janeiro de 2012 – A empresa Aerovip, sem contrato, continua a operar a ligação aérea.

3 de fevereiro de 2012 – É celebrado um “ajuste direto” pelo valor de 1,4 milhões de euros, entre o Gabinete do Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e a Aerovip, para assegurar os serviços aéreos regulares, durante 214 dias (7 meses e um dia).

26 de abril de 2012 - Ajuste direto torna-se efetivo após emissão do visto do Tribunal de Contas.

26 de novembro de 2012 – Fim do período de ajuste direto entre o Gabinete do Secretário de Estado das Obras Públicas e a Aerovip.



Comissão de Economia e Obras Públicas

27 de novembro de 2012 – Voos entre Bragança/Vila Real e Lisboa foram suspensos. O Governo, ao não renovar o regime de obrigações de serviço público na ligação aérea Bragança/Vila Real/Lisboa, liberalizou o transporte aéreo nesta linha.

27 de novembro de 2012 – O Presidente da Câmara Municipal de Bragança revela que tem a garantia que a “ligação aérea será retomada em fevereiro com uma alteração ao modelo de financiamento que passará a subvencionar o bilhete do passageiro residente”.

3 de dezembro de 2012 – É tornado público que o Governo “já tem solução para retomar a ligação aérea entre Lisboa e Bragança, que deve passar pela subsídio dos bilhetes, estando apenas dependente da aprovação de Bruxelas”.

26 de março de 2013 - Governo notifica a Comissão Europeia da proposta de subsídio de bilhetes na ligação aérea.

1 de junho de 2013 – Governo anuncia que está à espera de “luz verde” da Comissão Europeia. Reafirma que o serviço não pode ser financiado nos termos anteriores, através de concessão pública a um operador que recebe uma verba anual do Estado. A proposta apresentada à Comissão Europeia consiste em que o “serviço será pago pelos utentes que receberão do Estado um subsídio”.

30 de setembro de 2013 – o Governo, em Bruxelas, retira proposta apresentada de subsídio dos bilhetes na ligação aérea.

18 de dezembro de 2014 – o Governo aprova em Conselho de Ministros uma despesa de 7,8 milhões de euros para adjudicação de serviços aéreos regulares, durante 3 anos, entre Bragança/Vila Real/Viseu/Cascais/Portimão. A Resolução de Conselho de Ministros nº 76-B/2014 informa que, depois da decisão do Governo de liberalizar a linha aérea, a “oferta dos serviços foi descontinuada devido à falta de interesse das operadoras aéreas” e salienta que “subsistem dificuldades de acessibilidade no modo terrestre nas ligações de e para Bragança, Vila Real e Viseu, inexistindo uma alternativa de transporte” mais vantajosa do que o transporte aéreo, pelo que o Governo voltou a impor o serviço público para “garantir a diminuição do distanciamento geográfico e social... Mantendo-se atuais os fundamentos que, no passado, estiveram na base da decisão governamental



Comissão de Economia e Obras Públicas

de impor obrigações de serviço público”. O Ministério da Economia informou ainda que este valor representa um subsídio que vai ser atribuído à empresa a quem vier a ser adjudicada a rota.

10 de abril de 2015 – Publicação em Diário da República do anúncio de concurso público para a concessão dos serviços aéreos regulares na rota Bragança/Vila Real/Viseu/Cascais/Portimão, por 3 anos, pelo valor de 7,8 milhões de euros.

V – Opinião do Relator

Como se evidenciou pelas audições efetuadas, as obrigações de serviço público na ligação aérea de Bragança/Vila Real/Lisboa e a consequente oferta de transporte aéreo é um requisito fundamental de competitividade, de igualdade, de mobilidade e de conforto para as populações e empresas.

A coesão social, económica e territorial, a necessidade de garantir a diminuição do distanciamento geográfico e social que assola as populações em referência, assim como a salvaguarda do interesse público e a não discriminação das populações residentes no nordeste transmontano, como bem refere o Conselho de Ministros, são justificações suficientes para que este serviço nunca tivesse sido suspenso.

Infelizmente, o Governo, em tempo útil – meados de 2011 –, não lançou o concurso público para assegurar a manutenção sem interrupções do serviço regular de transporte aéreo. Face a esse erro, o Governo, em janeiro de 2012, solicitou, sem qualquer procedimento contratual, ao prestador de serviço anterior que mantivesse a linha em funcionamento. Passados alguns meses, ainda com o objetivo de lançar o concurso público para a prestação do serviço aéreo, o Governo procedeu a um ajuste direto pelo tempo necessário à execução do procedimento concursal.

Infelizmente, durante o período de sete meses em que os serviços foram efetuados com base no ajuste direto, o Governo voltou a não lançar o concurso público e o serviço de transporte aéreo foi suspenso em novembro de 2012.

Perante o coro de críticas, o Governo, no início de 2013, volta a tentar dar o passo em frente, rumo ao abismo, ao justificar o não lançamento do concurso público por imposições de “Bruxelas” que não o permitiam “dado que o isolamento da região foi ultrapassado na medida em as ligações rodoviárias vão sendo feitas”. Assim, afirmava o Governo, os erros do passado em financiar linhas desertas seriam substituídas pelo financiamento ao utilizador, isto é o Estado passaria a pagar em função do número de passageiros e diretamente a estes e não um valor ao operador. Claro que esta fuga para a frente, não estudada, nem validada só podia ter o desfecho que teve: o chumbo quer da Comissão Europeia quer dos operadores, que obviamente deixaram a linha deserta.



Comissão de Economia e Obras Públicas

Ao fim de dois anos sem serviço público, o Governo, consciente do grave erro que cometeu e consciente das severas condições que impôs a todo o nordeste transmontano, vem recuar em toda a linha ao retomar exatamente o modelo anterior que tinha rejeitado e ao assumir a importância da linha aérea quer em termos de coesão social, económica e territorial, quer em termos de não discriminação das populações residentes do nordeste transmontano.

Assim, em abril de 2015, o Governo vem lançar o concurso público nos moldes que anteriormente tinha afirmado que não eram aceitáveis pela Comissão Europeia, tornando claro que os argumentos usados inicialmente para explicar a suspensão da linha aérea não eram adequados à realidade dos factos.

A realidade dos factos são mais simples, o Governo ignorou durante muito tempo um serviço público fundamental às populações de Trás-os-Montes, não acautelou em tempo útil o lançamento do concurso público, ao ser evidenciada a falha argumentou erroneamente com impossibilidades vindas de “Bruxelas” e para ultrapassar essas eventuais dificuldades apresentou um novo modelo, esse sim chumbado pela Comissão Europeia. Não restou alternativa ao Governo, em 2015, senão assumir o lançamento de um concurso seguindo as regras que se tivessem sido adoptadas em 2011 teriam impedido o prejuízo verificado em toda a região com a suspensão da linha aérea.

Mesmo assim, apesar do reconhecimento da importância da linha aérea feito pelo Governo, a verdade é que em julho de 2015, 32 meses depois de suspensa a ligação aérea, o serviço mantém-se suspenso e ainda não foram divulgados os resultados do concurso público de abril do corrente ano.

VI - Parecer

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

- a) O objeto da petição é claro e está bem especificado, encontrando-se identificados os peticionários e estando preenchidos os demais requisitos formais e de tramitação estabelecidos no artigo 9.º da Lei do Exercício do Direito de Petição.
- b) Sendo exigida a publicação da petição em Diário da Assembleia da República, conforme previsto no n.º 1 do artigo 26.º da Lei do Exercício do Direito de Petição, a mesma ocorreu em 19 de janeiro de 2013.
- c) A presente petição deverá ser apreciada em Plenário da Assembleia da República, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 19.º e da alínea a) do n.º 1 do artigo 24.º da LDP.
- d) Deve ser remetida cópia da petição e do respetivo relatório aos Grupos Parlamentares e ao Governo, nos termos do artigo 19.º da Lei do Exercício do Direito de Petição.
- e) O presente Relatório deverá ser remetido à Senhora Presidente da Assembleia da República, nos termos do n.º 8 do artigo 17.º da Lei do Exercício do Direito de Petição.

Palácio de S. Bento, 30 de julho de 2015

O Deputado Autor do Parecer



(Paulo Campos)

Presidente da Comissão



(Pedro Pinto)