

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA
DOS AÇORES



COMISSÃO ESPECIALIZADA PERMANENTE DE
ECONOMIA

RELATÓRIO E PARECER

ANTEPROPOSTA DE LEI N.º 2/XIII

SIMPLIFICA O MODELO DE ATRIBUIÇÃO DO SUBSÍDIO SOCIAL DE MOBILIDADE A RESIDENTES NA REGIÃO
AUTÓNOMA DOS AÇORES

JUNHO DE 2024



INTRODUÇÃO

A Comissão Especializada Permanente de Economia procedeu à apreciação, relato e emissão de parecer sobre a Anteproposta de Lei n.º 2/XIII – “Simplifica o modelo de atribuição do Subsídio Social de Mobilidade a residentes na Região Autónoma dos Açores”.

A presente Anteproposta de Lei, iniciativa subscrita pelo Grupo Parlamentar do CHEGA Açores, deu entrada na Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores a 4 de abril de 2024, acompanhada de requerimento para deliberação de urgência e dispensa de exame em comissão, retirado pelo proponente pelo ofício de 9 de abril de 2024, tendo sido enviada a 12 de abril de 2024 à Comissão Especializada Permanente de Economia, por despacho de Sua Excelência o Presidente da Assembleia Legislativa.

CAPÍTULO I

ENQUADRAMENTO JURÍDICO

A apresentação da presente Anteproposta de Lei, emanada pelo Grupo Parlamentar do CHEGA Açores, decorre da faculdade legal atribuída aos Deputados, nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 31.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores (Lei n.º 39/80, de 5 de agosto, alterada pelas Leis n.ºs 9/87, de 26 de março, 61/98, de 27 de agosto, e 2/2009, de 12 de janeiro), em conjugação com o disposto no artigo 156.º do Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 15/2003/A, de 26 de novembro, alterada pela Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 3/2009/A, de 14 de janeiro).

A iniciativa legislativa em análise cumpre todos os requisitos exigidos pelo artigo 119.º do Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, o qual é aplicável por remissão do artigo 156.º do mesmo diploma.

Nos termos do disposto na alínea a) do artigo 42.º do Regimento, compete em razão da matéria, à respetiva comissão especializada permanente, apreciar a iniciativa e elaborar o correspondente relatório.

Considerando que a matéria da presente iniciativa incide sobre transportes, constata-se que a competência para emitir parecer é da Comissão de Economia, nos termos do artigo 5.º da



Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 1/2024/A, de 8 de abril, que aprova as competências das comissões especializadas permanentes.

CAPÍTULO II

APRECIÇÃO NA GENERALIDADE

A presente iniciativa legislativa, conforme plasmado no seu artigo 1.º, visa a simplificação e a desburocratização do atual regime do subsídio social de mobilidade, procedendo à primeira alteração do Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março.

Na exposição de motivos que fundamenta a apresentação da presente iniciativa, o proponente refere que “A Constituição da República Portuguesa no seu artigo 225º n.º2 salienta a importância do “reforço da unidade nacional e dos laços de solidariedade entre todos os portugueses”.

O Estatuto Político Administrativo da Região Autónoma dos Açores consagra o princípio da continuidade territorial onde prescreve no seu artigo 13 n.º1 que “Os órgãos de soberania e os órgãos de governo próprio da Região, no exercício das respetivas atribuições e competências, devem promover a eliminação das desigualdades estruturais, sociais e económicas entre portugueses, causadas pela insularidade e pelo afastamento da Região e de todas e cada uma das ilhas em relação aos centros de poder”.

Não obstante, à luz do Direito Europeu, o artigo 349º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) confere à Região Autónoma dos Açores carácter de Região Ultraperiférica.

Considerando que o TFUE afirma que podem ser considerados compatíveis com o mercado interno os auxílios destinados a promover o desenvolvimento económico das regiões ultraperiféricas, onde prescreve no artigo 107º n.º 3 alínea a) do TFUE que são considerados compatíveis com o mercado interno os “Os auxílios destinados a promover o desenvolvimento económico de regiões em que o nível de vida seja anormalmente baixo ou em que exista grave situação de subemprego, bem como o desenvolvimento das regiões referidas no artigo 349º, tendo em conta a sua situação estrutural, económica e social”.

Considerando que o artigo 51.º do Regulamento (UE) n.º 651/2014, da Comissão, de 16 de junho de 2014, consagra certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do TFUE, que prevê que os auxílios ao transporte aéreo de passageiros estão isentos da obrigação de notificação à Comissão Europeia, prévia à instituição ou à alteração



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

de qualquer auxílio, prevista no n.º 3 do artigo 108.º do TFUE, desde que cumpram determinados requisitos.

O Decreto-Lei nº 41/2015, de 24 de março veio regular a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos residentes na Região Autónoma dos Açores, na finalidade de prosseguir os objetivos de coesão social e territorial.

Atendendo que todo o processo de atribuição do subsídio social de mobilidade pressupõe que o beneficiário deve, para efeitos de atribuição do subsídio social de mobilidade, requerer o respetivo reembolso à entidade prestadora do serviço de pagamento, depois de comprovadamente ter realizado a viagem a que respeita o subsídio.

Considerando o forte impacto e sobrecarga financeira que recai sobre os açorianos que são obrigados ao pagamento, na íntegra, no ato da compra da passagem aérea e sujeito a uma profunda burocracia de entrega de documentos para efeitos de comprovação da elegibilidade.

Assim, é necessária uma simplificação no procedimento da compra, onde competiria à Direção Geral do Tesouro e Finanças o reembolso às transportadoras aéreas, evitando que os beneficiários se desloquem à atual entidade prestadora serviço de pagamento.”

CAPÍTULO III

APRECIÇÃO NA ESPECIALIDADE

Na análise na especialidade não foram apresentadas quaisquer propostas de alteração.

CAPÍTULO IV

ANÁLISE E DILIGÊNCIAS

Na reunião da Comissão, ocorrida a 18 de abril de 2024, esta deliberou ouvir, presencialmente e com recursos a meios telemáticos, o membro do Governo Regional competente em razão da matéria, o membro do Governo da República competente em razão da matéria, a Associação Portuguesa de Agências de Viagens e Turismo (APAVT), a Autoridade Nacional de Aviação Civil



(ANAC), o Grupo SATA, a TAP Air Portugal e a Ryanair, que apesar das diversas tentativas, não foi possível solicitar a audição da Ryanair.

Deliberou, igualmente, solicitar pareceres escritos à Câmara do Comércio e Indústria da Horta, à Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada, à Câmara do Comércio de Angra do Heroísmo, à Câmara do Comércio da Ilha de São Jorge, à Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada – Delegação de Santa Maria, à Associação Comercial e Industrial da Ilha do Pico (ACIP), ao Núcleo Empresarial da Ilha da Graciosa, ao Núcleo Empresarial da Ilha das Flores e Corvo, ao Núcleo Empresarial da Ilha de São Jorge, à Associação de Consumidores da Região Açores (ACRA), ao Núcleo de Empresários da Lagoa (NELAG) e aos Correios de Portugal, SA (CTT).

De referir que, a Câmara de Comércio e Indústria de Ponta Delgada, a Câmara de Comércio de Angra do Heroísmo e os CTT emitiram parecer, o qual se encontra anexo ao presente relatório e que dele faz parte integrante.

Da Audição à TAP Air Portugal, ocorrida a 10 de maio de 2024:

Presentes, em representação da TAP estiveram o Dr. Mário Cruz, que é Chief Commercial and Revenue Officer, e o Dr. Nuno Sousa, Diretor de Vendas para Portugal e África.

Dr. Nuno Santos – Posso começar eu, até porque o Mário fala quase fluente português, mas eu dou aqui um kick off, não sei se perceberam, mas o Mário não é de cá, é de El Salvador, embora está connosco há algum tempo e vem integrar os processos da TAP e nomeadamente também o mercado português.

Em termos de ordem e de território do nosso lado, antes de mais agradecer, naturalmente, também o convite endereçado à TAP. É uma matéria, como é óbvio, bastante importante para nós, e é irrelevante também naquilo que é a nossa atividade, e a questão, naturalmente, do subsídio social de mobilidade ganha bastante importância, também naquilo que são os nossos passageiros, como sabem, grande parte dos nossos passageiros, sem dúvida, como é óbvio que são residentes ou estudantes, neste caso. Sabemos que existem desafios bastante grandes naquilo que são o tráfego aéreo, digamos para as regiões autónomas, e nomeadamente que os passageiros vivem. Consideramos, por um lado, bastante positivo que haja qualquer processo de simplificação, portanto, somos a favor da simplificação. Não há questão quanto a isso. E estamos sempre empenhados e comprometidos para estudar o que quer que seja, desde que seja exequível para nós e que seja benéfico para todos. No entanto, também, gostaríamos de alertar que existem naturalmente implicações que nós já identificámos tendo em conta a iniciativa que estamos aqui hoje a discutir. A primeira questão que é importante termos aqui em linha de conta é: para um operador aéreo é extremamente importante validar a elegibilidade de cada passageiro – se é residente, residente equiparado ou estudante. Isto é um facto, e para isso é necessário, efetivamente, desenvolver uma série de sub processos hoje em dia, para fazer essa mesma identificação, alguns deles poderão ser ou não automatizados, carecem naturalmente de estudo e necessitarão necessariamente também de ter desenvolvimentos



tecnológicos por trás e isto não é só numa perspetiva de venda de canal direto, é também numa venda de canal indireto, estou-me a referir às agências de viagens. E, portanto, isto para nós é algo que consideramos que é extremamente impactante, ou seja, conseguirmos ter uma plataforma que identifica de uma forma totalmente automatizada, quais são os passageiros elegíveis ao subsídio de mobilidade.

No fundo, o que pode acontecer aqui neste desafio que nós temos é que as companhias terão que desenvolver estas ferramentas e isto poderá ou não condicionar a atividade também destas mesmas companhias aéreas.

Adicionalmente, desvios e exceções são complexidade para as pessoas e sistemas e abrem porta também a outras tentativas de fraude. É preciso ter cuidado também naquilo que são as plataformas e como é que elas funcionam, garantir que estão completamente salvaguardadas e blindadas a tentativas de fraude. Portanto, é bom que se tenha isto também presente. Em segundo lugar, num ambiente, como vocês sabem que é, de mercado completamente concorrencial, em que temos várias companhias aéreas a voar, em que existem inúmeros fatores que condicionam o preço, a procura, a oferta: o preço hoje é mais barato, amanhã é mais caro. Na realidade, torna-se para nós às vezes impossível validar qual é o preço do bilhete com antecedência, ou seja, o preço que nós temos hoje para daqui a um mês vai ser diferente de quando estivermos uma semana antes da partida, etc., e isso é extremamente complicado para definirmos efetivamente aquilo que seria o valor exato de uma compensação. Nós não temos um valor fixo, o nosso valor hoje pode ser um, amanhã pode ser outro. Isto quer dizer o quê? O sistema ganha uma outra complexidade que é efetivamente a definição de qual seria o valor a compensar as companhias aéreas.

Por último, existe também outra questão que nos levanta algumas dúvidas, que é: quem faz esta compensação? Ela é feita pelo Governo central? É feita pelo Governo Regional? Como é que é feita? Em que prazos? E relativamente aos prazos, hoje efetivamente, os passageiros reclamam através dos CTT, depois de voar, se não me engano, a proposta fala em dez dias após a emissão, a venda do bilhete. Portanto, isso também queria ser alvo de discussão. Como devem calcular as pessoas podem estar a comprar agora um bilhete para voar daqui a três meses daqui a duas semanas, o que for.

No fundo, para não me alongar muito mais, temos esta questão técnica e temos aqui algumas questões que estão relacionadas também com quem paga, quais são os valores, tendo em conta este ambiente que nós vivemos de tarifas voláteis, tarifas que sobem e descem no mercado muito aberto, muito competitivo. E pronto, são estas as nossas dúvidas.

Francisco Lima (CH) - Queria fazer aqui uma pergunta ao interveniente, ele falou realmente nessa complexidade dos preços, digamos de um preço justo e de um preço de oferta e procura. Mas a questão que se põe aqui têm sido os preços exorbitantes que, coincidentemente, são sempre exorbitantes. Não seria possível, por exemplo, estabelecer preços máximos, assim como a questão da taxa de emissão do bilhete? Porque uma coisa é o que as companhias aéreas, por exemplo, recebem, e outra coisa é aquilo que as agências de viagens cobram. Não trabalho em agências de viagens, mas dá ideia até pelas questões que apareceram aí na justiça, que há aqui um outro mundo para além da relação entre a companhia aérea e a agência de viagens. E, portanto, de alguma maneira, teria que haver um mecanismo de estabelecer, digamos, preços



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

máximos ou preços máximos em função de uma determinada antecipação, ou seja, um mês antes, a um preço. Porque para aquilo que eu percebi na sua conversa, não sendo possível estabelecer preços máximos, então a gente também um dos objetivos aqui, além de facilitar a questão para as pessoas - obviamente que é o mais importante aqui também – que é combater um bocado a especulação e a fraude que anda à volta dessa questão, das emissões dos bilhetes e que são casos de polícia que são públicos. Eu agradecia que me dissesse se havia algum mecanismo de estabelecer, digamos, preços máximos?

O Dr. Nuno Sousa respondeu, relativamente a estes dois temas: um é a tarifa em si, aquilo que é a tarifa que a pessoa paga e até a questão da taxa de serviço. Pelo menos foi isso que eu identifiquei. Relativamente ao preço, volto novamente a reforçar a ideia de que a gestão da dinâmica da indústria é o normal, ou seja, efetivamente existem tarifas que podem ir desde um patamar muito baixo: imaginemos 60€ e pode subir até 600€, ou até eventualmente mais, depende dos mercados, depende das rotas. Em função daquilo que é a procura e da daquilo que é a capacidade instalada da própria companhia aérea, esse preço vai oscilar, portanto, por vezes pode atingir valores mais elevados, outras vezes valores mais baixos. Relativamente à questão da taxa de serviço, parece-me a mim que, no caso, por exemplo, das companhias aéreas de uma forma geral, que elas tendem a fazer é não cobrar esta taxa de serviço nos seus canais online de venda direta, como é o website, por exemplo, no caso da TAP, onde essa taxa que não existe. Normalmente e depois a própria companhia, naquilo que são os seus balcões físicos ou contact center, tem uma taxa definida que varia mais uma vez consoante o mercado onde está. Aqui no caso das agências, nós enquanto companhia aérea, não podemos forçar um agente de viagens, digamos, a ter que emitir com um Keating de taxa de serviço, ou seja, ele lá sabe os custos que tem com a sua operação e naturalmente vai tentar, digo eu, para ser competitivo no mercado, ter uma taxa de serviço que seja justa, porque senão, o que vai acontecer é esse mesmo cliente deixará de ir àquela agência e vai a outro lado, mas não temos nenhum mecanismo enquanto companhia aérea para poder blindar essa situação e dizer não pode cobrar mais de X, ou tem que cobrar igual à companhia. Acho que não é da nossa responsabilidade enquanto companhia aérea, enquanto operador.

Na réplica o deputado Francisco Lima, referiu, fiquei esclarecido e não satisfeito, porque ao fim ao cabo fiquei na mesma, que é não possível fixar preços máximos e pronto. Pelo que percebi é uma impossibilidade. Agora, não sei como é que então vamos resolver esse problema. Porque teoricamente podem pedir o preço que querem, até porque essa questão, mesmo das taxas de serviço, também tem a ver com a questão, como o Estado ou Região, ou o Governo central, nesse caso, o Governo central é que vai pagar a pessoa não se importa de saber com a taxa de serviço, isso é só pela questão do adiantamento. Mas então, se houver um mecanismo de compensação em que nem sequer o adiantamento as pessoas fazem, as pessoas, portanto, não estão minimamente preocupadas com a taxa de serviço.

E, portanto, eu volto a insistir se não é possível se estipular um preço máximo, acho isso um bocado esquisito, sinceramente.

O Dr. Nuno Sousa respondeu, não tenho mais nada a acrescentar.



Luís Leal (PS)– Tenho aqui algumas questões que gostaria de uma resposta objetiva, até porque eu não sou de muitas palavras. Eu queria perguntar diretamente se identificam, com algum constrangimento, a que o passageiro paga apenas os 134 euros e o acerto para o valor do bilhete ser feito diretamente entre o Estado e a companhia? Esta é a primeira questão e, no caso positivo, se é exequível o desconto direto no ato do pagamento, por exemplo. Caso seja razoável, uma hipótese limitar valores, qual seria um valor razoável para a TAP aplicável às taxas de emissão de um bilhete?

Outras duas questões que são conjunturais, mas são relevantes para todos percebermos ao ponto a que chegámos aqui também, não sei se dispõe de dados suficientes, mas tem noção de quanto é que a TAP faturou anualmente desde 2015, com as rotas dos Açores? E se os preços praticados eventualmente denotam uma suposta posição dominante no mercado?

O Dr. Nuno Sousa respondeu, começando pela primeira questão, basicamente, na realidade, foi mencionada na nossa introdução. De facto, para nós, a questão da validação daquilo que é o passageiro residente, residente equiparado ou estudante é algo que, neste momento, quer no canal direto, quer no canal indireto, não existe. Ou seja, nós não temos forma de conseguir validar se aquela pessoa verdadeiramente é elegível para ter acesso a uma determinada tarifa, neste caso, a tarifa de residente ou de estudante. O que é que isso nos leva? Leva-nos a uma situação em que nós vamos ter, certamente, problemas ao fazer essa identificação ou não conseguir fazer essa identificação, teremos imediatamente um problema, que é como é que fazemos esse encontro de contas? Nós vamos fazer um encontro de contas com alguém que nos vai dizer “não, mas estes passageiros não são elegíveis”, por exemplo. Ou seja, ou o processo está todo montado e quando eu digo montado, tem que estar montado nas agências - elas têm que ter a certeza do que é que tem de emitir; as companhias aéreas - seja no seu canal direto, seja um contact center, seja no limite num balcão. Portanto, tudo isto tem que estar totalmente integrado para garantir que, depois, quando a companhia aérea hipoteticamente pede o reembolso ao Estado ou a quem de direito, não sei, não tem a garantia que vai receber de outra forma, corre o risco de emitir bilhetes a uma determinada tarifa e simplesmente não vai ser ressarcido e aí sim, entra numa situação muito crítica, como devem imaginar.

Em relação à questão da “XP”, nós não temos como definir uma “XP” para o mercado, nós temos aquilo que é a nossa “XP”. Como disse, nós online não cobramos “XP” no nosso site, cobramos no nosso contact center, salvo erro 25 euros. Mas podemos validar isso enquanto estamos aqui a falar e eu dou-vos a informação correta, porque eu tenho-a aqui.

Relativamente à última questão que colocou, nomeadamente, sobre a receita desde 2015 para cá, eu não tenho aqui esses dados, nessa tarifa média tem evoluído negativamente ou favoravelmente na questão ótica do passageiro, neste caso, mas é óbvio que nós temos um mercado aberto competitivo e posso garantir que somos obrigados a ajustar muitas vezes a tarifa para podermos ter uma taxa de capacidade que é o nosso Road factoring alta porque se também não o fizermos, não vamos certamente conseguir vencer no mercado porque estamos a competir com a SATA, estamos a competir com a Ryanair, estamos a competir, inclusive, com companhias que voam para cá diretamente em determinadas estações do ano e que nós estamos a competir para trazer esses passageiros via Lisboa, portanto, há este processo todo de tentar,



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

naturalmente, ser o mais competitivo possível. E é isso que nós fazemos.

O deputado Luis Leal referiu, antes da eventual replica, se entende que os eventuais preços praticados podem denotar ou não uma suposta posição dominante no mercado, é esta a questão?

O Dr Nuno Sousa respondeu, de maneira nenhuma.

Na réplica o deputado Luis Leal, referiu: solicitava reavivar a eventual memória dos senhores representantes da TAP porque há um mecanismo que a SATA utiliza, a Sata Air Açores, relativamente à aplicação da tarifa Açores, isto é, a SATA utiliza o desconto direto para o passageiro no âmbito da tarifa Açores, algo que pode ser eventualmente acertado ou verificado através do cartão de cidadão, sendo que a responsabilidade eventual, com eventuais responsabilidades penais, pode assacar a própria pessoa que o confirma. Estaria a TAP aberta eventualmente para uma lógica semelhante de desconto direto quando o próprio passageiro, que é quem confirma que é residente ou através do confronto da verificação do cartão do cidadão?

O Dr. Nuno Sousa respondeu, no seguimento daquilo que foi o primeiro ponto que nós falamos, os desenvolvimentos necessários, pegando no exemplo da SATA, nomeadamente da tarifa Açores, basta ter como exemplo aquilo que é o procedimento da emissão, nomeadamente, no website da SATA, portanto, as pessoas clicam de uma forma totalmente livre e espontânea que querem ter acesso àquela tarifa e depois tem que haver uma verificação manual por parte da SATA para verificar efetivamente se a pessoa é ou não elegível para aquele tipo de tarifa. Este é um dos grandes impedimentos que nós temos, porque nós não trabalhamos assim hoje em dia, quer dizer, não temos um backoffice para validar se efetivamente a pessoa é ou não residente, estudante ou equiparado. E, portanto, esse seria logo um dos problemas que é workload manual, processo não automatizado.

Relativamente à parte das agências de viagens, elas hoje, pelo que sei, têm acesso a um link que, pelo que sei, comunica diretamente com o Governo Regional, portanto, ou com algum organismo do Governo Regional para validação se efetivamente a pessoa é elegível ou não. Não sei como será amanhã se é diretamente com o Governo central se é diretamente aqui, mas veja uma coisa, as agências, hoje em dia, cada vez mais também têm os seus websites, também fazem vendas online. Como é que elas vão fazer essa validação? É como também a SATA faz hoje de uma forma manual, ou seja, tem implicações em toda a cadeia, não é só nós. As próprias agências também teriam que ter essa validação, que eu não sei onde é que é feita, para ser franco. Acho que é complexo o processo, a meu ver, mas repare: da mesma forma que eu digo isto, estamos a dizer aquilo que é hoje, eu não sei se isto devia evoluir para uma coisa diferente. Agora parece-me que há muito a fazer, sinceramente, para poder ter uma identificação clara de quem é, quem é que tem direito. Essa compensação, encontrar esse valor certo, exato ou variável, porque poderá ser variável, portanto há aí, a meu ver, muita discussão ainda.

Joaquim Machado (PSD) - Esta é uma matéria que diz muito aos açorianos, porque a mobilidade para nós é determinante e a continuidade territorial do país faz-se por via aérea, não há outra forma de obter e daí todo este enfoque que é colocado nesta matéria. E naturalmente que estamos todos interessados em melhorar o modelo que está instituído, que não sendo perfeito,



também não pode ser avaliado de forma negativa, sobretudo à luz de alguns acontecimentos que representam potencialmente desvios ao cumprimento da lei. E digo potencialmente porque estão em fase de averiguação, não transitando em julgado, temos que fazer a presunção da inocência das entidades ou das pessoas envolvidas.

Dito isto, parece que estamos também perante uma situação que é muito diferente daquela que se passa com a tarifa Açores, na medida em que é um quadro concorrencial e ainda distinto dentro de cada companhia, porque o preço da viagem depende do tempo ou de antecedência com que ela é vendida, mas também uma política da própria companhia que distingue dentro do mesmo avião, um conjunto de tarifas diferentes que tem a ver com níveis de conforto e de serviço oferecidos, que vão desde a bagagem a outros. Portanto, tudo isto parece-nos que complexifica muito esta situação. E pelas vossas intervenções, Dr. Nuno, aquilo que retenho, para já, é que uma parte do problema está na validação da elegibilidade do passageiro, que não sendo impossível ser feita pelas companhias, se essa tarefa for, digamos, consignada às companhias por uma decisão do Estado, se isso vai refletir ou não no acréscimo de custos para o passageiro, e para o próprio Estado?

Neste momento, a TAP tem um determinado custo na emissão, disse que no caso das suas agências é de 25 euros ou de outro valor que será próximo disso, mas passando a validação, a validação ser feita pelo backoffice da própria TAP, se esse "XP" também não vai aumentar? A questão também é esta: saber até que ponto se refletirá num sobre custo para o passageiro e o Estado ou pelo menos para uma das partes?

O Dr. Nuno Sousa respondeu, antes de mais, só para esclarecer os valores da "XP" que nós praticamos, 25 euros quando estamos a falar num balcão TAP, ou seja, num aeroporto ou num balcão cidadão, que agora neste momento não temos, mas se tivéssemos seria esse o valor, e no nosso contact center 15euros (quando é por telefone), quando estamos a falar online.

É difícil, eu acho que nenhum de nós, nem eu nem o Mário, temos condições de dizer que esse aumento de burocracia, de massa de trabalho que vai entrar, num cenário hipotético de validação que temos que o fazer, que vai aumentar o custo daquilo que é a nossa taxa de serviço. Isso é um processo que tem de ser totalmente estudado, perceber qual é o impacto desse trabalho extra, o que é que isso tem nas equipas, nas áreas que vão fazer, neste caso, muito provavelmente, se isso existisse, seriam áreas ligadas ao call center, contact center ou também poderia ter a nossa área de finance também envolvida, mas não lhe consigo responder se efetivamente isso iria impactar diretamente logo no custo que os passageiros pagam. Agora que iria impactar nas nossas equipas, isso posso garantir.

Interveio o Dr Mário Cruz, afirmando se as companhias aéreas têm que investir em recursos para a fazer este trabalho manualmente, com toda a certeza que alguém tem que pagar, neste caso, no mercado online não se cobra. E esse é o maior desafio que temos, como automaticamente podemos identificar, não há esse mecanismo e uma plataforma que poderia ajudar. Neste momento, por exemplo, temos uma tarifa de 60 euros para viajar em setembro, mas para amanhã, possivelmente essa tarifa não está disponível, por isso deve depender da oferta e da procura. Ter essa tarifa sempre disponível para um residente, isso não é possível do ponto de vista da companhia, pois se um residente tem que viajar amanhã, o mais provável é que essa tarifa não está disponível.



Na segunda inscreveram-se os deputados Joaquim Machado, Luís Leal e Francisco Lima.

O deputado Joaquim Machado referiu, faço uma pergunta é muito genérica e é tão generosa quanto eventualmente será também a resposta. O que é que pode ser melhorado no atual modelo? Se é que ele tem imperfeições. E do ponto de vista do passageiro, do utente, tem nomeadamente pela burocracia a que está sujeito pelo tempo de demora, considerando que a entidade que é intermediária entre o Estado e o passageiro para ser ressarcida da diferença do bilhete, é os CTT. Portanto, da perspetiva da TAP, enquanto prestador de um serviço, esse modelo é bom; a vossa perspetiva é de indiferença? Isto é, funciona ponto de vista comercial, do ponto de vista financeiro, não cria dificuldades, não há desvantagens neste modelo? Ou, pela parte da companhia também estão identificados alguns constrangimentos que podiam e deviam ser ultrapassados?

O Dr. Nuno Sousa, respondeu, não identificamos, na realidade, atualmente, constrangimentos pelo modelo em si. Identificamos constrangimentos quando há problemas no processo, como houve recentemente, por exemplo, a questão das taxas de serviço, em que os CTT de um dia para o outro, efetivamente tinham uma ordem que não podiam reembolsar se a taxa de serviço fosse acima da taxa da companhia, que é os tais 25 euros, se fosse no balcão. Portanto, aí sim, verificamos esses constrangimentos, mas fora essa situação, na realidade não impacta negativamente na companhia o atual modelo. O atual modelo permite às companhias aéreas fazer a sua gestão de inventário da forma que foi feita na indústria, de uma forma normal. Quando deixarmos de o fazer, seja positivo ou não para todos, temos todos ou não de acordo, vai ser uma mudança, isso é óbvio. E aqui um dos desafios é encontrar um valor que seja o valor correto dessa mesma compensação. Isso é um grande desafio, porque, como o Mário acabou de dizer, nós podemos ter uma viagem adquirida hoje, 60 euros para setembro, mas podemos ter também para setembro, imaginemos outra data ou em outubro a 200 euros e podemos ter para agora a 400 euros. Isto é tão volátil na realidade que é extremamente complexo identificar o valor certo. Por exemplo, uma das questões que eu acho que já vos passou pela cabeça, mas um encontro de valor certo de atender é difícil, não é? À partida, não será fácil.

O deputado Luís Vieira Leal referiu: Um pouco no seguimento de há pouco, tem vindo a ser feito um esforço nos últimos anos, designadamente do que decorria do Simplex para desmaterializar muitas matérias. Hoje em dia é perfeitamente possível verificar a identidade de uma pessoa através da assinatura digital qualificada ou através da chave móvel digital e, portanto, há aqui instrumentos à disposição que estejam totalmente adaptados, através da Agência para a Modernização Administrativa, como exemplo, em que é possível verificar no ato a identidade da pessoa e a residência dela através da residência fiscal e, portanto, se já existem esses instrumentos, isso é uma questão efetivamente de desenvolvimento de software ou de adaptação de softwares, se a TAP está ou não aberta a usar os instrumentos que já existem do ponto de vista legal no país para verificar no momento da aquisição do bilhete que a pessoa é residente nos Açores?



O Dr. Nuno Sousa, respondeu, se existe um processo de uma forma totalmente automatizada que nós possamos usar para identificar a pessoa, não estamos aqui para fazer bloqueio. A questão é mais técnica, portanto, eu não conheço essas plataformas, sendo franco, não sei como é que elas comunicam diretamente com o nosso canal direto, seja contact center, seja website, seja um balcão, não sei como é que elas comunicam com as agências de viagens e com sistemas de reservas próprio que comunicam por nosso sistema de reservas. Tudo isto que estamos a falar num cenário que tem que ter integração total, inclusive com as agências de viagens, com as agência on-line, que vende o bilhete, como também os residentes como vocês sabem.

Tudo isto, tecnicamente a funcionar, e garantindo que existe em relação ao ponto 2 uma solução que identifica o tal valor de compensação, quem é paga, prazos de pagamento exequíveis, etc., é o único caminho, isto não é uma situação fácil, acho eu.

Na réplica o deputado Luís Leal referiu que queria deixar claro que existem instrumentos que permitem verificar pessoas, seja lá o que esteja desde o momento que seja um cidadão português e tem a chave móvel digital.

O deputado Francisco Lima referiu, queria perguntar aqui ao Dr. Nuno Sousa sobre uma outra questão que eu precisava de esclarecer: em relação às margens de lucro - margem que se pode dizer é a diferença entre o preço de venda e o preço de compra - as agências de viagens quando compram à TAP um bilhete, a TAP naturalmente faz o preço naquele dia. Isso pode não ter nada a ver com o preço que é cobrado depois ao cliente, certo ou errado? Ou como é que funciona? A minha questão é: a TAP fatura às agências de viagens, é ao dia, ao mês? Eu não vou abrir nenhum negócio de agências de viagens, mas gostava de compreender até certo ponto, porque ultimamente, quando se marca na agência de viagens, os preços são sempre caros, seja daqui a um mês, seja para daqui dois meses, parece que já desapareceu as viagens económicas para os açorianos e é tudo sempre muito caro. Eu penso que o que está aqui em causa não será só a taxa de emissão de bilhete, mas há aqui eventualmente outras margens e eu gostaria que me respondesse, como é que funciona em termos genéricos, esse negócio?

O Dr. Nuno Sousa respondeu, em termos genéricos, é de uma forma igual noutros mercados, noutras geografias, noutras latitudes. Basicamente a agência de viagens vende exatamente aquilo que a TAP também tem disponível para venda: imaginemos que é uma tarifa 100 euros, faz de conta, e o que acontece, para além da taxa de serviço que ela tem, essa agência normalmente é comissionada consoante o mercado, há mercados que efetivamente têm até já hoje comissão zero, ou seja, não existe comissão; há outros mercados que têm mais comissão e basicamente ela recebe uma comissão, mas posso dizer que isso não é relevante e poderá ter um acordo de incentivos com a própria companhia em função de todo o volume de vendas que ela faz. Poderá também ter a acesso a mais algum tipo de comissionamento, são acordos comerciais normais que se fazem na indústria, não é nada disso especial. Mas digamos que a grande margem que qualquer agente de viagens pode ter, efetivamente, hoje em dia, num cenário de comissões baixas, as companhias pagam comissões baixas, é, efetivamente a taxa de serviço, portanto, a taxa de emissão que o agente de viagens pode fazer frente àquilo que



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

são os custos operacionais que essa agência de viagem tem.

Na réplica o deputado Francisco Lima, referiu relativamente ao “baixo” ser isso uma questão relativa, se pudesse quantificar se o baixo é 1% se é 0,5%, se é 5% se 2,5%?

O Dr. Nuno Sousa respondeu é de 0,1%.

Na terceira ronda intervieram os deputados Carlos Silva, Rúben Cabral

O deputado Carlos Silva (PS), referiu, o modelo que está em vigor, desde 2015, e apesar de algumas tentativas para introduzir alterações, está praticamente com dois limites. É verdade que recentemente foram noticiados os problemas com, aparentemente, algumas fraudes com taxas de emissão do bilhete, mas essa é uma questão secundária, acho que não se coloca tanto às companhias aéreas. E obviamente que nós também aqui em Comissão de Economia na última legislatura, também estudamos esse tema, solicitámos pareceres à ANAC, à própria SATA, na altura, acho que não solicitámos à TAP, e entre as várias respostas que nos transmitiram, foram levantadas também algumas dúvidas sobre a viabilidade de propostas semelhantes àquelas que estão aqui a discutir do CHEGA, e o Bloco de Esquerda também chegou a apresentar.

Uma das limitações apresentada pela SATA e também pela ANAC resultava dos encargos que isso poderia acarretar para as companhias aéreas, o que levaria que fosse uma proposta rejeitada pelas companhias, nomeadamente pelos encargos administrativos que poderiam ter com a verificação, validação, já aqui mencionaram, mas também numa outra perspetiva, a perspetiva do financiamento e isso relaciona-se com aquilo que referiram inicialmente, que é o prazo mediante o qual, considerando a hipótese do modelo que aqui é apresentado, seria aquele que vigorava. Ou seja, o passageiro no ato da compra, a título de exemplo, o valor total da passagem seria de 500 euros, mas ele apenas pagaria os 134 euros e o diferencial seria a companhia a solicitar ao Estado ou outra entidade organismo a fazer esse pagamento num prazo devidamente estipulado na lei. O modelo espanhol entre as regiões autónomas e o continente espanhol, existe um subsídio social de mobilidade contra terminologia e na prática, é isso que acontece. E existem várias companhias a operar, quer em companhias ditas de bandeira, quer as low cost. E isso é feito, creio que mensalmente, através de um ficheiro que depois é remetido para as companhias aéreas, identificando os passageiros, os valores e alguns acertos, obviamente que há sempre acertos a fazer, e isso provavelmente resulta também da validação ou não, que depois é solicitado ao Estado o pagamento destes montantes. A pergunta que eu faço é: na perspetiva de uma companhia aérea, que prazo é que seria razoável? Aqui na proposta é falado em alguns artigos, 10 dias úteis. Para aquilo que percebi, isso é um prazo extremamente exigente para a companhia, mas considerando que era possível definir um prazo mais alargado, por exemplo, 30 dias, através do qual era enviado o ficheiro e o Estado comprometia-se a pagar neste prazo. Considerando, por exemplo, além disso, que a companhia, por exemplo, poderia ter direito a uma espécie de comissão, ou uma contrapartida pelo serviço (administrativo) que presta, à semelhança daquilo que acontece hoje em dia com os CTT. Os CTT são compensados pelo trabalho que têm. Se isso também seria exequível numa perspetiva da companhia, seria interessante na viabilização do modelo de implementar?

E a última questão também tem a ver com aquilo que já aqui mencionaram, com a validação e



com a legibilidade dos passageiros. Como a solução apresentada, até na altura pela Azores Airlines, foi invocada a utilização do Portal das Finanças como a solução, que o Portal das Finanças poderia permitir, através do contribuinte, validar a residência fiscal. Para todos os efeitos, se é isso que releva para aferir da elegibilidade através de uma interface e até numa primeira fase, mantendo os dois modelos: o modelo atual e o modelo misto, através do Portal das Finanças. No fundo é aquilo que o meu colega Luís também acabou por transmitir através da chave móvel digital, embora possa se permitir com o contribuinte e com a senha também fazer o mesmo. Utilizando essas premissas, definindo um prazo que não os 10 dias, mas por exemplo um prazo de 30 dias para que as companhias pudessem se ressarcidas; considerando a hipótese também das companhias serem compensadas pelos encargos administrativos, à semelhança do que já acontece na mesma proporção com os CTT; e também a possibilidade de haver aqui um mecanismo ou plataforma digital, como já mencionaram, quer para as companhias, quer também para que as agências pudessem utilizar. Garantindo tudo isso, nós poderemos considerar que é exequível a aplicação do desconto direto?

O deputado Ruben Cabral (PSD), referiu: Queria perguntar ao Dr. Nuno porque, de facto, estamos aqui com a perspetiva e com o processo focado na compensação ao passageiro, é preciso não esquecer que também há aqui um pagamento aos CTT, eles não estão a fazer caridade, eles recebem pelo serviço, uma das perguntas que eu tenho é: se na vossa opinião, deve-se manter a perspetiva da compensação ser feita ao passageiro e manter os operadores a poder atuar de forma livre como está agora, ou se devemos passar essa compensação, esse efeito para os operadores? Sendo essa compensação feita aos operadores, se essa compensação deve ser efetivada, num prazo mais ou menos longo, mas logo a pós a venda da passagem ou se só após a viagem? É que isso muda por completo a questão. A minha outra questão aqui é a possibilidade que tem falado de tentar aplicar um modelo mais similar possível à tarifa Açores, se na vossa opinião isso não obrigaria a que todas as companhias que voam para os Açores têm que aceitar essas condições? Porque o mercado, de facto, é livre, há várias companhias já, atualmente, a TAP e a SATA são companhias públicas, no futuro não sabemos, portanto, o mercado deve ser livre e se para que haja justiça no mercado, as companhias todas deveriam aceitar essas condições, se isso não iria nos levar a processos de negociação complexos e difíceis, mas também, por outro lado, se isso não vai reduzir a competitividade e a atratividade do nosso destino, em comparação com outros destinos?

O Dr. Nuno Sousa respondeu, se calhar começamos pelas primeiras questões: relativamente à questão do prazo de recebimento, qual seria viável, para ser franco não tenho uma resposta pra lhe dar. Se são 10, se são 15, se são 20. Nós não abordámos essa temática, portanto, não tenho uma resposta clara. Claro que quanto mais rápido, melhor em tudo, diria assim. Falou na questão do subsídio da compensação, seja valor, qual seria o valor exato.

O deputado Carlos Silva esclareceu, o que está aqui em questão, utilizando o modelo espanhol, é o desconto direto. O passageiro passa paga no máximo 134 euros e o diferencial é acertado entre a companhia e o Estado ou outro organismo.



Dr. Nuno Sousa respondeu, basicamente aí estamos sempre a falar no mesmo, que vai impactar naquilo conforme for o modelo, ou seja, como é que ele vai funcionar? A eficiência desse reembolso desse financiamento.

Interveio o Dr. Mário Cruz que referiu, nos somos uma companhia aérea, e já suficientemente complexo gerir uma companhia aérea, nós não somos uma financeira, e entrar em compensações e reembolsos é complexo.

O Dr. Nuno Sousa complementou referindo que o ponto de vista do Dr. Mário, basicamente é no sentido em que estamos num ambiente completamente aberto. E a competir com outras companhias aéreas, agressivo em termos de competitividade a nível de pricing, custos também que oscilam constantemente, para baixo e para cima, e o que estamos aqui a falar, esse financiamento é feito pelas companhias aéreas durante um prazo, não sabemos qual seria. A outra questão, que penso que estava ligada também a essa pergunta, era a questão do investimento que haveria, como se faz com os CTT? Que eles, no fundo, acabam por receber um subsídio só para fazer esse serviço. Eu não sei quais são os valores, mas digo já que não é essa a perspetiva de uma companhia aérea. Essa, não é a nosso core business. Também não sei se isso era um grande negócio ou não, para ser franco.

Relativamente ao interface a nível digital, é o que nós dissemos no início, uma das partes fundamentais para um processo destes poder existir, tem a ver com a parte tecnológica, mesmo sabendo que ela existe hoje já para muitas coisas do dia-a-dia que fazemos, eu ainda não as vejo integrados porque se já houvesse, ela já estavam neste momento em vigor, nomeadamente no exemplo que falamos da SATA Açores, e não está. Portanto, na realidade, não estão integradas com sistemas de reservas, sejam elas das agências, sejam elas das próprias companhias operadoras.

Interveio o Dr. Mário Cruz dizendo o atual processo é fazer o reembolso ser solicitado após a viagem, se assim não fosse, e por qualquer motivo o passageiro não chegar a voar, como seria a compensação, quem iria controlar isso, é muito complexo todo este processo.

O Dr. Nuno Sousa complementou, essa é uma pergunta do deputado Ruben Cabral, não é? Basicamente que era, se seria interessante no fundo que essa compensação fosse feita através da venda e não como é o modelo hoje, o Mário já respondeu, mas é de facto isso: nós não tínhamos como, um bilhete quando é emitido, ele tem a validade de um ano, contado da data da emissão, para que se tenha uma ideia. E durante esse ano pode acontecer muita coisa: pode ser reembolsado, pode ser reemitido por outra data, o que for. Pode até, inclusive sim, endossado a outra companhia aérea. Isto tem aqui muitas nuances e, portanto, naturalmente, parece-me a mim que o processo da forma como existe hoje, só pode ser contabilizado pelo voador, nunca poderia ser pela venda. Não vejo hipótese de outra forma. O voador levanta esse problema mais uma vez do processo em si, de reembolso, porque nós temos que esperar que a pessoa voe. A pessoa comprou um bilhete hoje, mas vai voar daqui a seis meses, só daqui a seis meses é que se pode fazer isso. A outra pergunta que fez, eu não lhe sei responder, não sei se fez mais algumas, mas estou a lembrar-me de uma que anotei que é as outras companhias, se elas são seguidoras, se elas são followers ou não de uma medida destas. Não sei responder por



eles, mas há uma coisa que me parece um bocado óbvia: as companhias aéreas que não são do nosso mercado, que não são nacionais, digamos, certamente terão uma posição muito diferente, diria eu, se calhar nem sei se vêm a esta Comissão ou não, se mostraram essa disponibilidade, mas em todo o caso tenho algumas dúvidas que tivessem essa disponibilidade de embarcar o que é quer que fosse.

O deputado Carlos Silva, solicitou colocar uma última questão, que foi considerando aquilo que percebi, conhecem o modelo espanhol, utilizado entre o continente espanhol e as regiões autónomas. O que é que torna aquele modelo interessante para as companhias aéreas? É uma questão de escala? É sobre tudo isso? Porque tudo o resto é aquilo que nós falamos aqui, as limitações elas existem nos dois. É a questão da escala sobre tudo isso que permite atenuar os encargos financeiros do atraso no pagamento. E se é, no fundo, significa que é possível. É uma questão de compensar as companhias pelo financiamento que acabam por fazer.

O Dr. Nuno Sousa respondeu, relativamente à Tarifa Açores, é diferente, eu penso que está isolado. O modelo espanhol não, temos mais do que uma companhia efetivamente a operar. Eu não conheço detalhes do modelo espanhol, eu sei como ele funciona, mas não sei o detalhe, não sei quais são as compensações, em que prazo de pagamento é que é feito, se é no voar, se é no vendido. Não sei avaliar e dizer porque é que é uma boa decisão ou uma decisão, portanto, eu abstenho-me de responder a essa em concreto, teria que indagar mais para perceber uma ótica de sustentabilidade financeira que faria todo o sentido. A escala, certamente também é diferente, estou de acordo, não há dúvida nenhuma. Basta olharmos a dimensão, mas em todo o caso, há de ver se calhar e aqui poderá ser algo que vocês também poderão, é uma sugestão que vos deixo, também de alguma forma. Devem investigar também ao máximo como é que funciona esse modelo, em termos de sustentabilidade? Ele há de, eventualmente, ter alguma sustentabilidade, diria eu, se não também não existia, mas a escala parece-me importante.

Da Audição ao Grupo SATA, ocorrida a 17 de maio de 2024:

Dra. Carla Neto - Enquanto representante da SATA na discussão do tema, ainda que para a companhia seja algo que não esteja no foco do dia, sabemos que por solidariedade que são os nossos passageiros e a grande maioria dos nossos passageiros. Sabemos daquilo que são as dificuldades que o próprio processo ou as fragilidades do processo apresenta e, portanto, é com muito gosto que damos aqui o nosso contributo e o nosso input. Sobre o ponto de vista da companhia face àquilo que seria uma potencial alteração no processo que existe atualmente de atribuição do subsídio social de mobilidade. Portanto, em traços gerais e focando aqui um bocadinho na medida em si. Há um ponto que é importante desde já esclarecer que nós concordamos com um objetivo, ou seja, acho que existe efetivamente aqui uma necessidade de melhorar o processo. Porque o atual processo tem aqui algumas, alguns constrangimentos para aquilo que é o açoriano, o passageiro que usufrui de tal subsídio tem que a questão da deslocação física, a questão da antecipação de montantes elevados. E tem aqui também. Um algum potencial de prática de atos menos lícitos em alguns em alguns momentos difíceis de



controlar e, portanto, eu acho que efetivamente há aqui um caminho que deve ser feito no sentido de melhorar o processo como um todo. Sob o ponto de vista da companhia, especialmente da companhia, existem aqui alguns receios da nossa parte. Algumas dúvidas que é importante esclarecer no sentido de conseguir implementar a medida da melhor forma possível. O primeiro, ponto que para nós é algo difícil de perceber, de que forma é que seria colocado em prática. Refere-se ao Tema da elegibilidade de usufruir de tal subsídio social de mobilidade. Portanto, Percebemos a questão da residência e de que forma é que nós conseguiríamos articular isto é um bocadinho, à semelhança daquilo que já acontece numa outra medida que nós temos tarifa Açores que seria possível fazer, mas o subsídio social de mobilidade não inclui só residente. Portanto, aqui uma componente de pessoas de equiparados. que para fazer uma validação da sua elegibilidade, pressupunha uma recolha de dados a priori, uma recolha de dados pessoais que, naquilo que toca no regime de geral de proteção de dados, poderia ter aqui algum entrave nesta mesma recolha, porque vamos lá numa lógica de cobrar um determinado valor e depois a receber o diferencial da parte do Governo, isto iria pressupor que nós teríamos que provar a elegibilidade destes passageiros, que iriam usufruir do subsídio. isto implica ficar com um conjunto de dados que não são só uma questão de morada fiscal. Portanto, há aqui um entrave ao processo que nós temos dificuldade em perceber de que forma é que nós conseguiríamos? Articular isto da melhor forma. E lá está, tudo aquilo que implique fazer uma validação de elegibilidade terá que ser feita naturalmente a priori e, portanto, a existe também aqui a necessidade, eventualmente criar alguma base de dados, que não está criada esta base de dados. De que forma com que tipo de documentos? Portanto, temos aqui algumas dúvidas na forma de implementação para garantir a legibilidade destes equiparados até mais do que necessariamente os residentes. Em segundo lugar temos o Tema também daquilo que é. a definição de preço à cabeça pago pelo passageiro, ora, contrariamente àquilo que nós temos e falo, especialmente da SATA porque acaba por ter aqui um bocadinho de outra vertente que o Tema da Tarifa Açores. No subsídio social de mobilidade acaba por ser em mercado liberalizado e, portanto, sendo em mercado liberalizado, nós temos um conjunto de regras, definição de tarifa bastante complexa e bastante diferente daquilo que é o que temos na tarifa Açores. E muito, sinceramente tenho aqui algumas dúvidas de como é que seria definido um preço a priori para. Para condições que são tão complexas de aferir. E de que forma é que nós, enquanto companhia aérea, conseguiríamos comprovar a quem depois nos fizesse o pagamento do diferencial para aquilo que é o montante da tarifa? De que forma é que nós conseguiríamos comprovar que determinada tarifa tinha uma determinada composição àquela data? Aquele momento em que foi comprado? Portanto, temos aqui alguns receios naquilo que será uma potencial limitação desta definição de tarifa e dificuldade em perceber efetivamente. Como é que nós conseguiríamos ultrapassar esta dificuldade para implementar? A medida proposta. E depois, adicionalmente a isto, também tem aqui o tema, do que é o desfasamento entre aquilo que é o processo de, acho que é importante definir, aliás, aquilo que é o pagamento. da compra ou do voo, portanto, tipicamente companhia aérea. Aquilo que acontece é que recebe o montante no momento da compra de um determinado bilhete. Ora, havendo alterações a este modelo, é importante perceber quais são os impactos, porque fazer uma alteração, por exemplo, para pagamentos, em vez de ser pela venda, ser pelo voo, isto implica que exista um conjunto de encargos. Ficam suportados pela companhia neste período de tempo, que intervala entre uma



entre uma coisa e outra e, portanto, isto acaba por ser um entrave a uma dificuldade que seria necessário pensar aqui uma forma, uma forma de agilizar e ultrapassar para que não houvesse aqui qualquer tipo de dano para a companhia. Portanto, em traços gerais, estas são as preocupações. Eu, em representação daquilo que é os interesses da SATA, nós percebemos perfeitamente e concordamos que existe aqui uma necessidade emergente de fazer melhor naquilo que a atribuição do subsídio social de mobilidade é, mas temos algumas dúvidas de como é que ele seria colocado em prática de forma a não colocar aqui nenhuma das partes fragilizada, nem a quem atribui nem quem recebe nem quem faz os voos, portanto, essencialmente. Seria isso?

Francisco Lima (CH) - A SATA tem experiência na tarifa Açores de alguma maneira, consegue validar que os açorianos são elegíveis, devem ter um processo qualquer, ou manual, ou acesso a base de dados, sistema está a funcionar e funciona bem. Há aqui uma experiência que faço a pergunta se poderia ou não ser extrapolada, para o sistema que se propõe aqui? Outra questão é da validação da proteção de dados, que é uma questão pertinente, não concorda comigo, que se houvesse uma pré validação, ou seja, qualquer açoriano fazia uma pré validação onde teria de fornecer os dados fiscais, etc. Mas depois ficaria tipo um número de contribuinte validado perante as companhias, ou perante a SATA sabia-se que aqueles números contribuintes estavam pré validados. Até podia-se fazer um bilhete online, que era uma pré validação, portanto, por detrás daquela para validação. Há toda uma burocracia, mas se queria fazia uma vez, ou poderia ter de ser atualizado de dois em dois anos. Eu pergunto isso não seria uma forma de ultrapassar essa questão burocrática e da questão da base de dados? É saber se os açorianos queriam aceder a este sistema que não teria que antecipar, quer dizer, a ideia era que toda a gente se beneficiasse, mas poderia haver pessoas que não querem fazer a validação, se calhar tinham de sujeitar a outro sistema qualquer. A questão era se houvesse uma pré validação não se poderia resolver esse problema? Outra questão ainda é da formação dos preços. Não há um preço máximo para as passagens, pergunto, um preço máximo, de um bilhete das companhias, que eu saiba houve uma fraude de bilhetes 5.000 euros, mas, por vezes não era possível às companhias com o objetivo também de fazer uma lei, alterar uma lei e não permitir que haja outra vez a fraude e o abuso. É uma preocupação de todos nós. O processo de formação de preços, que é muito complexo, que depende da companhia, depende da oferta da procura de se os voos estão ou não cheios, dos destinos, do combustível. Depende de tanta coisa, que ninguém percebe, principalmente aquele que paga bilhetes a 700 Euros e às vezes vê a Ryanair a vender a 30 euros na mesma semana, fica muito confuso, não percebe. Mas pergunto é se não poderia ser fixado um preço máximo por meses, mesmo que esse preço tivesse alguma elasticidade?

A Dra. Carla Neto respondeu vou juntar duas das questões, se bem que depois eu posso focar aqui um bocadinho mais. Nesta questão da definição do preço de forma posterior. A grande diferença entre aquilo que é o subsídio social de mobilidade e a tarifa Açores. Aliás, há aqui duas grandes diferenças, primeiro, aquilo que são a população elegível, contrariamente àquilo que existe na Tarifa Açores, e essa sim, existem aqui alguns mecanismos de validação do NIF versus a residência fiscal, existe efetivamente aqui um processo montado



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

para uma validação mais ágil. Que ainda assim, chamo a atenção de que é um processo que existe aqui. Alguma burocracia adicional face àquilo que é uma compra de bilhetes normal e, encarece o dispêndio da companhia, portanto, encarece os custos da companhia. Mas é algo mais facilmente ultrapassável, tendo em conta que se nós, se nós ficarmos presos àquilo que é o critério de residentes com morada fiscal nos Açores, mas existe aqui um conjunto de equiparados, e estes equiparados não existem montados quaisquer procedimentos para validação. Era exatamente aquilo que eu estava a tentar explicar. Que é algo como recolha de dados pessoais e dados pessoais pelos quais não estamos habilitados a fazer esta recolha, tudo isto neste momento, está a ser feita a posteriori também, porque o regime geral de proteção de dados não nos permite fazer de outra forma, porque implicava ficar conjunto de dados, e não existem processos montados. Admito que possa haver aqui algum tipo desenvolvimento, mas é importante ser estudado de uma forma muito precisa, porque implica uma recolha de documentos. Implica que esses documentos sejam atualizados frequentemente e implica validações que vão para além daquilo que é uma avaliação de NIF versus morada fiscal que está no portal das finanças, por exemplo, este processo não é assim tão simples. Para além disto, outra grande diferença que existe face àquilo que a tarifa Açores tem a ver com o forma e o mercado em que opera. A Tarifa Açores incide sobre o mercado, que não é, não é liberalizado. Existe um contrato de serviço Público e, portanto, existem tarifas definidas que estão abrangidas neste contrato de serviço Público e, a partir do momento em que se fixa um determinado preço limite, efetivamente é mais fácil fazer este diferencial e cobrar posteriormente, daí ser possível fazer no caso de uma tarifa Açores. No caso do mercado liberalizado, as coisas mudam um bocadinho de composição, porque aquilo que é composição de tarifa e agora misturando aqui um bocadinho a última pergunta. A composição tarifa é algo bastante complexo, mas que obedece àquilo que é o mercado, qualquer limitação de preço que exista para com para fixação do valor das viagens irá contra aquilo que são as políticas de lá está da concorrência, porque nós deixaríamos de ser naturalmente e deixaríamos o passaríamos a ser até mais, não é? Está em questão, mas deixa deixaria de haver aqui. Uma concorrência normal para aquilo que é a definição de tarifa para o resto do mundo, porque a composição da tarifa varia com inúmeras variáveis, mas essencialmente com oferta e com a procura e limitar isto e só ponto de vista da companhia aérea e posso dizer sobre o ponto de vista da SATA, não existe efetivamente grande interesse em limitar o potencial de receita, porque realmente há aqui pode haver tarifas mais elevadas, mas se são mais elevadas, significa que. Houve uma procura elevada para aquele para aquele voo e para aquele horário, para aquela, para aquela situação específica e, portanto, qualquer montante que limite, estamos a limitar receita e como deve perceber sob o ponto de vista da companhia aérea, não é efetivamente bastante interessante e deixo inclusive também aqui a situação de que. A definição de rotas, aquilo que são as rotas que são feitas tanto pela SATA como por qualquer outra companhia aérea, pressupõe exatamente isto, que exista a maximização da rentabilidade por rota, a partir do momento em que eu tenho uma maximização de receita limitada para determinadas rotas, naturalmente que enquanto companhia aérea, enquanto decisão de gestão, provavelmente vou tentar enquadrar isto numa rota diferente que me permita ter aqui uma maximização de lucro. O ponto de vista de uma companhia aérea efetivamente é fazer dinheiro, caso contrário, não faz sentido manter o negócio, acho que isto pode ser inclusive um entrave,



a um conjunto de rotas que possam existir e que, limitando o potencial de receita, deixam de ser atrativas. Muito sinceramente. Relativamente à questão da pré validação, pressupõe misturando aqui um pouco com a afirmação anterior, pressupõe efetivamente haver aqui uma base de dados criada. Acho que pode acontecer, mas é como é, como disse, acho que carece de um conjunto de recolha de dados. E de uma atualização dos dados que é difícil de fazer e acho que poderá não ser o mais indicado. Ainda assim, se estamos suscetíveis para que, havendo boas alternativas, aplicá-lo, não acho que seja por aí. eu vejo potencial de desenvolver a vejo como difícil, tendo em conta que alguns enquadramentos, até mesmo relatórios relativamente a estas matérias.

Na réplica Francisco Lima perguntou, então não vê o que é que tinha que acontecer? vê grandes dificuldades que esta proposta avance, em que seja possível o açoriano se dirigir a uma Agência viagens, a uma companhia aérea, e, no caso da proposta de lei, pode ser uma modalidade ou outra pagar, só tem a pagar 134 EUR e 99 pessoas estudantes. E, portanto, hoje, haver um mecanismo que resolve esse problema, portanto, vê grandes dificuldades que isso possa ser implementado, certo ou errado?

Dra. Carla Neto - Acho que percebi bem a questão. Estava a perguntar Se Eu vejo aqui como sendo uma medida difícil, implementação é isto, acho que tem para ser implementada, tem que ser redigida aqui de uma forma diferente da atual, porque atual, ou seja, a limitação daquilo que é que é os montantes a vejo sob o ponto de vista da companhia. E lá está. Eu falo sobre o ponto de vista da companhia, a vejo com algum receio algum entrave sim.

Luís Leal (PS) - Parece que a SATA levanta muitas questões relativamente à chamada incidência subjetiva do decreto-lei, De quem é que são os beneficiários por ter uma panóplia mais alargada daquela que é atualmente a tarifa Açores, designadamente por haver passageiros, estudantes, residentes, passageiros, residentes equiparados e que têm de reunir a data da viagem, as chamadas condições de elegibilidade mas a Senhora doutora vê alguma dificuldade da vossa plataforma, o vosso sistema de informática adaptar as necessidades, confrontando com ferramentas já existentes, e que pré validam e certificam a identidade das pessoas, designadamente a chave móvel digital ou assinatura digital qualificada. Outra questão levanta também a questão do RGPD, a SATA dada a sua dimensão já zela e guarda dados de centenas de pessoas, designadamente dos colaboradores através do chamado encarregado de proteção de dados. Portanto, eu diria que à priori há um know-how, e alguma estrutura que já permite de início, no fundo, tratar de dados a SATA também tem um know-how acumulado relativo à análise e confirmação prévia dos beneficiários em relação à tarifa Açores que merece aqui um desenvolvimento, tendo em conta as necessidades atuais e prementes, todos os açorianos e, portanto, eu corro risco de ser repetitivo, mas identifica algum constrangimento a que o passageiro paga apenas os 134 euros e o acerto entre o valor do bilhete ser feito diretamente ao Estado através da companhia. E acima de tudo, há alguma solução que a SATA veja, que possa ajudar a contribuir para o nosso trabalho, no sentido de elaborarmos aqui algo que nos permite a todos ter maior facilidade na mobilidade de todos os açorianos, porque é isso que nos



preocupa efetivamente.

Dra. Carla Neto – Focando-me na parte da chave móvel se nós vemos aqui algum entrave? voltando aqui um pouco na naquilo que foi a minha afirmação anterior, tudo aquilo que são informações que estão presentes no típico cartão do cidadão, nós conseguimos aceder a ele exatamente porque nós temos uma plataforma desenvolvida que lê um conjunto de informação, a associada àquilo que é o cartão de cidadão do passageiro e, portanto. Esta questão dos residentes, nós conseguiríamos facilmente ultrapassar exatamente por este motivo, que aquilo que são as ligações de plataformas, eu acho que são passíveis de serem feitas. Tudo aquilo que vai para além de informação presente e constante no cartão de cidadão, requer aqui, processos que não estão desenvolvidos nem estão instaurados, admito que havendo algum tipo de base de dados criada. Nós internamente faríamos os esforços necessários a nível informático de fazer esta ligação e cruzamento de informação. Agora eles não existem, e não existindo causa nos aqui algum receio. De que forma é que? Tal poderá acontecer e de que forma é que se manterão os dados atualizados, e de que forma é que não irá estar a ser privilegiado aqui? Uma outra situação em detrimento de outra questão da validade? Portanto, a partir do momento em que determinado documento passa a validade, como é que nós garantimos que há uma atualização efetiva. Poderá haver aqui um conjunto de constrangimentos que nós não estamos a ver neste momento? tudo aquilo que não está criado, gera sempre aqui alguma preocupação no desenvolvimento, mas efetivamente a causa nos aqui algum desconforto. Como é que iremos fazê-lo agora? A partir do momento em que existir e se existir, nós também temos ferramentas, bastante desenvolvidas a nível informático, que permite fazer a ligação a um conjunto de dados. A nível de recolha de dados pessoais, nós efetivamente fazemo-lo. Mas é importante garantir uma questão, que é, fazemo-lo no sentido daquilo que é a nossa normal operação, este tema em específico pressupõe a partilha destes dados e isto levanta aqui outros temas, pois inevitavelmente seremos auditados, para atribuir um determinado subsídio social de mobilidade, isto são dinheiros públicos. Admitiu que haja aqui uma validação até bastante precisa dos critérios de elegibilidade, de forma a garantir que não há aqui montantes que estão a ir para mãos erradas, esta recolha e partilha de dados é algo que com o atual modelo nós não podemos fazer, não significa que possa ser redigido algo de forma diferente, nós estamos suscetíveis para tudo aquilo que implica alterações e tudo aquilo que for possível fazer. Nós iremos desenvolver esforço, não vejo problema nesse sentido. Vejo dificuldades de ultrapassar este tema, tendo em conta o enquadramento atual. E ainda que ao tema final, também já tive oportunidade de dizer. o principal entrave do passageiro. Pagar os 134 euros no limite, é tudo aquilo que está por trás, é a construção da tarifa no mercado liberalizado, de que forma consigo fixar um determinado preço de forma antecipada sobre determinado passageiro, posso ter num avião um conjunto de passageiros que compraram bilhetes em datas diferentes e, portanto, têm valores completamente diferentes. De que forma é que eu consigo aferir isto de maneira a valorizar este diferencial para depois ir cobrar. E depois também tem tudo aquilo que são as definições que é importante ter de liquidação dos montantes, porque atualmente a prática da companhia aérea que é mais interessante sob o ponto de vista da companhia aérea, receber no momento da venda e, portanto, não recebendo no momento da venda ou havendo aqui um desfasamento,



naturalmente que é menos interessante, sob o ponto de vista financeiro, podendo inclusive incorrer em custos, anteriores ao momento do próprio recebimento, e isto do ponto de vista de tesouraria é algo menos interessante lá está, é menos interessante, não é impossível, mas é menos interessante.

Joaquim Machado (PSD) – Tem a SATA meios para poder validar elegibilidade de um cidadão da União Europeia, que tenha um contrato de trabalho? Por período inferior a um ano, e esteja a trabalhar nos Açores, para todos os efeitos, ele é equiparado passageiro e, portanto, tem está abrangido pelos critérios de elegibilidade ou outra situação de, por exemplo, um militar ou um funcionário da administração pública nacional em comissão de serviço e residente nos Açores há menos de 6 meses. Se há através da chave móvel digital ou de qualquer outro meio digital, a possibilidade de fazer a comprovação dessa comissão. E como tal da sua elegibilidade. isto é, se a SATA tem meios para aferir estes dados. A outra pergunta, a sua intervenção final, a parte final da sua última intervenção. Creio que já nos permite concluir que, a liquidação do montante a reaver pelas companhias, neste caso SATA da parte que cabe naturalmente ao Estado. Com um desfasamento temporal que vai do momento da venda do bilhete até ser ressarcida, e neste hiato de tempo, temos um problema que é de saber se a SATA vai cobrar ao Estado, digo agora a SATA, mas seria idêntico para todas as companhias. A partir do momento em que o passageiro voa. Ou a partir do momento em que o passageiro adquiriu o bilhete. Porque em tese ele pode adquirir o bilhete para uma determinada data? Imaginamos que as companhias teriam 30 dias para processar toda a faturação para o Estado, mas ele, entretanto, faz a alteração do bilhete e vai viajar no fim do ano, numa tarifa que porventura será diferente, para mais ou para menos do que aquela a que estava, digamos, enquadrado num momento em que fez a aquisição do bilhete e, portanto, além destes problemas, todos, de trânsito entre a aquisição e o voo e a faturação e ser ressarcida, por parte do Estado. Esse custo fica para quem? Fica para as companhias? Ou as companhias vão refletir isso no preço final. Não creio que a SATA, infelizmente nós sabemos que assim é, a SATA não tem condições financeiras, para estar a assumir mais este encargo. Já basta aqueles que assumiu nos últimos 12 anos.

Dra. Carla Neto - Não vou entrar em muitos detalhes no sentido em que eu também, por inerência de funções acabo por não ter exatamente, visibilidade sobre todos os processos que são feitos, mas sei o genérico daquilo que é o processo que está montado por trás da validação, da elegibilidade e, portanto, centra-se muito naquilo que é a validação da informação constante do cartão de cidadão. Portanto, qualquer uma das hipóteses que partilhou comigo. No sentido de uma pessoa que seja residente nos Açores, mas que seja de um país da União Europeia, por exemplo, um militar que está em comissão de serviço e que está há pouco tempo, enquanto residente. Não estando diretamente no cartão de cidadão, poderá ser entrave, creio que seja um entrave claro, aquilo que é avaliação que nós temos atualmente montado, e é aí que reside na minha opinião. Na opinião da companhia, a grande dificuldade de validar efetivamente elegibilidade de todos os passageiros que serão equiparados e não necessariamente residentes. E, portanto, eu acho que responde, e não consigo dar muito mais



detalhes exatamente por não ter aqui um nível de detalhe que pretende, mas sei que a parte dos equiparados requer um conjunto de validações que nós não temos instaurados no momento.

É relativamente àquilo que é o pagamento, efetivamente o que nos faz sentido, um bocadinho em replicar tudo acontece com a Tarifa Açores, o que nos faz sentido é cobrar esta entidade terceira, assumindo aí efetivamente implementação era instalar a cobrança do montante no momento do voo, porque só aí que é possível aferir efetivamente quanto é que foi o dispêndio de passageiro teve com determinado exatamente pelo que mencionou, portanto, havendo alterações, havendo cancelamento, havendo aqui um conjunto de situações que possam mudar o valor do bilhete, poderia colocar aqui em causa, ou poderia tornar impossível de fazer esta validação dos montantes que seriam cobrados, ao Governo relativamente ao subsídio social de mobilidade, E, portanto, faz-nos sentido numa lógica prática que seja no momento do voo. Mas é o que eu estava a tentar explicar que o momento do voo difere bastante daquilo que é o momento da compra, e entre o momento da compra, o momento do voo efetivamente existe um desfasamento temporal que contém aqui alguns encargos para a companhia, ou poderá incorrer aqui em alguns encargos para a companhia e que financeiramente não é interessante e, portanto, numa lógica de maximização de lucro, não é uma solução bastante interessante exatamente por isto, na perspetiva atual. Eu Não sei se há algum desenvolvimento que possa ser feito neste sentido. Parece-me complicado, muito sinceramente.

António Lima (BE) – Tenho uma questão para colocar para tentar precisar uma das opiniões que transmitiu à Comissão relativamente ao aspeto dos preços das tarifas no mercado, que, como sabemos, a liberalizado sem antes deixar de dizer que da parte do Bloco de Esquerda. Já tentamos por mais de uma vez promover alterações ao decreto-lei que regula o subsídio de mobilidade, tanto na Assembleia da República como aqui na Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, sem sucesso, porque as propostas não foram aprovadas. Mas o que é facto? Há que há uma consciência cada vez mais generalizada que o atual modelo precisa efetivamente de alterações, porque não só não responde às necessidades dos passageiros e introduz uma burocracia que é desnecessária nos tempos que correm. E que ela própria, essa burocracia, e o desenho da forma como o reembolso existe e com a existência, de vários intermediários leva a situações como todos, temos tido conhecimento ao longo dos anos a relativos a abusos e a situações, até do ponto de vista da legalidade tem levado a sucessivos processos-crime. Gostaria de colocar a questão, relativamente às dificuldades que a SATA levanta ao preço do bilhete, e a comparação com a tarifa açores, em rotas que estão sujeitas a preços máximos e a preços com obrigações de serviço Público. No que diz respeito às rotas liberalizadas e ao subsídio social de mobilidade, eu julgo que o modelo que esta proposta, de certa forma apresenta, não limita o preço que as companhias aéreas podem cobrar ao passageiro, limitando apenas o preço que o passageiro paga à companhia aérea. Aquilo que gostaria de procurar precisar consigo era nesse sentido, se a interpretação for essa, ou seja, que a companhia aérea poderá cobrar ao passageiro um valor tarifa de acordo com a regra do mercado, acordo com a procura, a oferta e a procura naquele momento, se dessa forma. Esse entrave que referiu, se não pode ser ultrapassado, ou seja, no



momento da compra do passageiro para traduzir isso. Em termos concretos, o passageiro verifica ou a agência de viagem sem intermediários, verifica o preço que a companhia aérea tem determinada tarifa, em determinado dia, em determinado voo. Adquire o voo naquele com aquele preço, mas sendo o valor que é efetivamente pago pelo passageiro, o valor definido no caso 134 euros, aquilo pergunto resumidamente é se esse mecanismo implementado dessa forma se resolveria o entrave que referiu relativamente à questão de estarmos a falar do mercado naturalmente liberalizado.

Dra. Carla Neto - É uma pergunta pertinente no sentido em que efetivamente, é isto que nós fazemos, ou seja, aqui a grande alteração e face aquilo que é o atual subsídio social de mobilidade. A única alteração efetivamente era só na parte do pagamento, aí estamos de acordo, não haveria nenhum entrave na definição de preço, que é aquilo que nós temos atualmente. Atualmente, existe aqui uma tarifa que é definida, o passageiro paga aquilo que é o montante adquirido e posteriormente é ressarcido na diferença, estamos a falar da mesma da mesma lógica, apenas mudando aqui os papéis e havendo aqui um momento de desfasamento diferente. Acho aqui a dificuldade em termos de definição de tarifa, é conseguir primeiro aferir, àquela data e, portanto, e comprovar isto na emissão do documento, não é isto. Depois tem aqui algumas regras de emissão do próprio documento que não são fáceis de agilizar. Existe aqui algumas dificuldades neste aspeto e existe também a dificuldade depois fazer este comprovativo, de que a determinada data, com determinada procura, aquele era o preço elegível. Não acho que seja um impedimento, ou seja, aquilo que é feito atualmente era mudar aqui um pouco o paradigma, não é impossível. No entanto tenho alguns receios na forma como seria depois o processo de validação da tarifa atribuída, de que forma é que isto, poderia ou não? Despoletar aqui algum problema? E permita-me também introduz aqui um elemento que eu acho que também é importante referir e que não foi ainda mencionado. A partir do momento em que existe uma validação a posteriori daquilo que é o processo de atribuição do subsídio social de mobilidade da companhia, pressupõe que existe, eventualmente, um processo de rejeição. Imagine-se de rejeição determinada critério de elegibilidade sobre terminado montante. A companhia se cobrar à priori, aquilo que vai acontecer é que poderá dar-se o caso da companhias ter feito aqui uma cobrança ao passageiro 134 euros, que depois não é aceite a nível de critério de elegibilidade, o ónus desta diferença ficará na companhia, que também não é muito interessante sob o ponto de vista comercial normal, imaginando que havia aqui um passageiro que depois acabava por não ser validada a elegibilidade por algum motivo, eram levantados temas neste aspeto, a partir do momento em que cobrança é feita a priori, se houver algum tema de diferenças de tarifas, também fica aqui ao nosso encargo, não é a construção só da tarifa. Acho que a construção da tarifa teria que ser aqui estudada, de maneira que nós conseguimos articular tudo isto, cumprindo com aquilo que são as regras de emissão, mas também o nosso principal entrave, efetivamente, é haver aqui um corte ao nível de pagamento, ficando aqui um desfasamento temporal a nível de liquidez, e essa é a situação mais preocupante, muito sinceramente. Ou seja, não é só na definição da tarifa. É assim também naquilo que é o momento de corte de operações.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

No direito de réplica o deputado António referiu não ter dúvidas, fazendo uma pequena conclusão de alguns aspetos das palavras da Dra. Carla Neto, depreendo tanto dessa resposta como de outras, é que muitos dos problemas que encontra na implementação do modelo deste tipo, ou seja, com pagamento de um valor máximo e posterior reembolso à companhia aérea, são principalmente questões de implementação, seja ao nível de plataformas informáticas, de interoperabilidade entre sistemas, questões de dados pessoais e também questões, até do ponto de vista do ressarcimento depois das verbas, são questões principalmente de operacionalização do modelo e não questões que estejam propriamente num futuro decreto-lei com estas características.

A Dra. Carla Neto – respondeu que a forma como está redigido para nós é importante que seja possível implementar, e isto é algo que tem que ser, na nossa opinião, estudado e bem estudado, de maneira que depois nós consigamos cumprir com o que está regulamentado de forma exímia. Não interessa à companhia ser onerada aqui com um conjunto de custos de implementação e sem que exista efetivamente uma solução desenhada à medida, não só da companhia, como também de todos os parceiros da própria companhia. Este é um trabalho que efetivamente tem que ser feito à priori para garantir a complementação de forma efetiva.

Na segunda ronda inscreveram-se, os deputados Francisco, Carlos Silva e Joaquim Machado.

Francisco Lima - Quando vamos a uma agência de viagens, se for hoje marcar um bilhete, por exemplo, para daqui 1 mês, vão dar-me um preço, e estão de alguma forma a assumir um preço que a companhia lhes faz a eles, naturalmente, esse processo, formação de preços, apesar de ser complexo existe, quando vamos a uma agência de viagens que não é dona da companhia, naturalmente, eles têm um preço naquele dia àquela hora e, portanto, não estou a perceber se as próprias companhias têm uma grande dificuldade para fazer um preço. A minha pergunta é, como é que as agências conseguem fazer isso? As companhias devem ter diariamente, ou a hora, ou minuto, ao segundo, devem ter um preço. Quando vou a uma agência de viagens não tenho dificuldades eles dizem-me o preço seja para o continente, seja mesmo para qualquer parte do mundo, no dia ou pouco tempo depois, por isso é que eu não estou a perceber se isso é uma dificuldade, só das companhias, e que se o processo passasse pela agência de viagens deixava de haver o problema, inclusivamente o problema do procedimento, porque as agências de viagens devem ter um protocolo qualquer com a SATA, neste caso, para compensar todos os pagamentos. Gostaria que me clarificasse também essa situação. Como é que as agências de viagens têm preço e a SATA não tem. As agências de viagens pagam à SATA, o que interessa saber é que é um sistema que funciona com as agências de viagens e parece que com a SATA, está aqui levantar grandes dificuldades, agradecia que me esclarecesse.

A Dra. Carla Neto, respondeu, concordo plenamente com o senhor deputado Francisco Lima, ou seja, há a possibilidade de definir tarifa, ou seja, a tarifa está definida por um momento por segundo. Qualquer pessoa que pretende comprar um determinado bilhete vai ter aqui uma tarifa associada e o preço está construído, até aí estamos perfeitamente de acordo. O meu tema não



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

está naquilo que é definição só do próprio montante, porque esse inevitavelmente, quando for adquirido, há de estar estipulado diante daquilo que são as condições de mercado que estiverem a vigorar na altura. O meu tema é muito na forma como se prestam este tipo de informações a terceiros, porque inevitavelmente, teríamos aqui uma validação e, portanto, de que forma é que eu consigo justificar uma composição de tarifa. Por isso é muito complexa, e também de que forma é que eu consigo operacionalizar aquilo que é um limite de pagamento, tendo em conta uma definição bastante diferente, ou seja, eu defino um preço, no bilhete, porque a construção de tarifa assim o exige, defino um determinado preço e depois é liquidado um montante diferente. Portanto, de que forma é que isto é operacionalizado? Tenho algumas questões, tenho algumas reticências relativamente a isto. Agora o tema que colocou, estamos perfeitamente de acordo, ou seja, as tarifas existem tantas vezes. As agências de viagens como as companhias aéreas podem emitir e, portanto, elas têm acesso àquilo que é o preço praticado na altura, tendo em conta aquilo que são as ofertas e as procuras existentes na naquela data. Portanto, aí estamos de acordo. As reticências são aquelas que expliquei anteriormente.

Carlos Silva (PS) - Relativamente à informação que nos transmitiu, eu retive da sua intervenção numa frase em que disse que o atual processo da tarifa açores, e corrija-me se estiver errado, encarasse os custos da companhia, referia-se do ponto de vista administrativo apenas ou também do ponto de vista financeiro. Se isso traz aqui um acréscimo de gastos adicional por via do "delay" que existe entre a aplicação do desconto direto ao passageiro e a cobrança depois é feita à própria Região. Perguntaria se, de acordo com aquilo que nos transmitiu, referiu que os principais impedimentos a aplicação de um modelo que consiste na aplicação de um desconto direto equiparação dos passageiros que não são residentes, mas que são equiparados a residentes para efeitos de naquele que é de certa forma preconizado na proposta que está em discussão, a principal limitação poderia ser na elegibilidade. Se essa é, de facto a principal limitação ou se essa é a principal limitação, resulta do acréscimo de gastos financeiros que podem implicar para a companhia, uma vez que tem que adiantar o valor e só recebe depois. Poderá receber um mês depois, por exemplo, do Estado deste montante. E depois também há aqui. Algo que nos foi transmitido e como também suscita alguma curiosidade feita aqui referido pelo deputado que me antecedeu, não agora, mas antes que a SATA não tem condições financeiras para aplicar este modelo. A SATA não tem condições financeiras para aplicar o modelo de subsídio social de mobilidade ou não tem condições financeiras para aplicar o modelo da tarifa açores, e fiquei confuso e gostaria também que nos transmitisse. Qual é que é a sua apreciação sobre isso? Uma última nota tem a ver com aquilo que também referi no final, que sobre riscos adicionais relativamente à Co operabilidade, poderiam ter que ser assumidos pela companhia, no caso de alguns passageiros declararem indevidamente que são residentes e depois não se consegue comprovar. E há aqui um aumento do risco do contencioso. Mas a verdade é aplicado nas regiões autónomas espanholas, um modelo similar, tem algumas particularidades, obviamente ,àquele que se está aqui a defender a aplicação do desconto direto, e neste modelo também existe, obviamente, alguns mecanismos para a equiparação e também existe uma declaração de assunção de responsabilidade por parte do passageiro que, quando não cumpre



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

aquilo que está a dizer relativamente à elegibilidade, fica responsável por eventuais gastos adicionais possam surgir deste processo e também gostaria da sua parte de obter um comentário relativamente a isso.

Uma última questão se considera que pelo facto da do Grupo SATA já ter experiência com o modelo da tarifa açores, se isso não coloca a Airlines e o Grupo SATA em vantagem competitiva numa possível alteração ao subsídio social de mobilidade em comparação com outras companhias que ainda não utilizam esse procedimento porque a SATA já tem experiência com a tarifa açores transmitiu nos que em muitas situações, na questão de comprovação da residência, já existe este mecanismo. Já existindo esse mecanismo numa possível alteração ao modelo de subsídio social de mobilidade, se existisse a possibilidade de adesão voluntária das companhias, se isso não traria vantagens competitivas para o grupo SATA.

A Dra. Carla Neto respondeu, relativamente à primeira questão relacionada com aquilo que é o atual processo da tarifa açores, e se existe ou não encarecer custos? não sendo o fórum para discutir, a tarifa açores, posso dizer-lhe que. O encarecer. Trata-se mais no momento inicial, mas sim, isso efetivamente existe aqui um custo de burocracias que são tidos, mas que estão dentro daquilo que nós consideramos razoável, tendo em conta o enquadramento que é dado tendo em conta aquilo que é depois o contrato de concessão existente relativamente à SATA Air Açores. Existem. agravamentos a nível de custos processuais, porque inevitavelmente existe uma validação que tem que ser feita. E por muito que seja maioritariamente a. Automática existe aqui também uma componente manual, portanto, naturalmente que encarece, não vemos isto como um entrave, nem vemos isto como um dispêndio adicional que não esteja de acordo com aquilo que são as normas pré-estabelecidas de acordo com a tarifa açores. Relativamente àquilo que são os entraves à aplicação do desconto direto, se era mais a nível de daquilo que seriam elegibilidades, os equiparados ou se seria mais um tema de liquidez? Muito sinceramente, eu acho que é um problema conjunto que Eu Não consigo dizer que não é mais relevante do que outro. É são dois entraves, são duas medidas que carecem aqui de uma análise para perceber de que forma é que são passíveis de serem implementadas sem penalizar a companhia e, sob esse ponto de vista, tem igual importância, portanto, uma delas sem a outra não resulta. E, portanto, é importante definir aqui um conjunto de critérios que não onera companhia de forma desajustada daquilo que é o subsídio social de mobilidade.

O tema relacionado com aquilo que são as condições financeiras da SATA, muito sinceramente, acho que não é o fórum apropriado e não vou responder a esta questão porque o subsídio social de mobilidade não é um tema SATA, isto tem de ser pensado, e a nossa contribuição é pensada sobre o ponto de vista de implementação com vista a melhorar aquilo que são as condições de açorianos, portanto, que coincidentemente há uma grande maioria dos nossos passageiros, mas não é um tema SATA, isto tem de ser pensado para além das disponibilidades financeiras da SATA. Relativamente àquilo que é o modelo espanhol, confesso que não conheço, não sei bem quais é que são as condições, portanto, eu também não me vou pronunciar sobre ele. Precisaria aqui de mais informações sobre o mesmo para poder perceber se seria ou não passível de ser



equiparado ao modelo implementado. E quanto à pergunta final daquilo que seria uma potencial vantagem competitiva da SATA, Eu Não vejo isto dessa forma, acredito que possa ser mais fácil implementar para uma empresa que já está habituada a fazer aqui um conjunto de validações, mas eu permita-me que lhe diga, eu até vejo isto um bocadinho, numa ótica contrário, acho que isto não será uma vantagem competitiva para a SATA, acho que pode ser um entrave para as restantes e portanto, eu acho que pode funcionar mais rapidamente com o desencorajamento de outras companhias aéreas, e não necessariamente um encorajamento a nível da SATA.

Na réplica o deputado Carlos Silva referiu, em relação à sua última afirmação, em que considera que poderia ser um entrave para a atração de novas companhias aéreas, o modelo da aplicação do desconto direto aplicado nas regiões autónomas espanholas é também utilizado por companhias consideradas "lowcost", e não só, nomeadamente a Ryanair ou a EasyJet que poderia estar-me a referir estas, entre outras mais, é aplicado o modelo espanhol. Obviamente que temos consciência que a dimensão do mercado é outra, mas também não queria prolongar nesta matéria. Tem só a ver com uma questão que refere que a aplicação desta proposta que está aqui em discussão, segundo percebi na sua opinião, pode implicar um retrocesso na mobilidade dos açorianos, retrocesso que considera por, tornar o sistema pouco atrativo para atrair novas companhias aéreas e pergunto novamente, se essa apreciação que fiz agora corresponde àquilo que nos transmitiu a pouco. Até porque não parecer que foi enviado pela Azores Airlines em 2022 sobre esta matéria, é referido que as implicações e passo a citar: "as implicações burocráticas e financeiras representam um retrocesso na liberalização dos mercados, criando barreiras à entrada mesmo à saída das transportadoras, tal situação teria consequências para os consumidores que passariam a ter menos opções e uma muito provável subida dos preços "médios." A pergunta que faço é se efetivamente é mesmo assim, porque quando ouvimos a Dra. Carla Neto na fase inicial ficámos com a impressão de que o problema estava apenas na equiparação de alguns passageiros aos residentes e resolvida essa parte, se poderia aplicar este modelo, mas agora na sua parte final, já ficámos com a ideia de que o problema aparentemente poderá ser mais profundo, porque deixa de ser atrativo para novas companhias áreas. E pergunto se é mesmo assim?

A Dra. Carla Neto respondeu, não desfazendo qualquer opinião transmitida anteriormente são é duas perspetivas diferentes, ou seja, sob o ponto de vista da companhia, mantenho tudo o que disse, acho que os problemas são essencialmente de implementação há aqui um conjunto de temas têm que ser regulados. Agora daquilo que é a perceção do funcionamento do mercado? Sim, eu vejo aqui como um potencial entrave e atenção que este potencial entrave em nada penaliza a companhia, antes pelo contrário, sendo a SATA a SATA Internacional, neste caso Airlines, sendo uma companhia regional dominante, isto no final do dia até seria bom para a SATA, nesse aspeto, nem é um comentário que eu deva que eu deva tê-lo sob o ponto de vista da daquilo que é, representação de uma companhia aérea. Agora enquanto cidadã e, e residente também nos Açores, considero que sim, considero que não conhecendo ao pormenor um modelo de negócios de outras companhias aéreas, não é a minha função, mas eu vejo como um



impedimento do que aquilo que seja burocracias ou “Delays” a nível de pagamento ou dificuldades burocráticas, tendem a afastar quem procura maximizar negócio, isto é um bocadinho o funcionamento dos negócios no modelo normal, não desfazendo nada do que disse anteriormente. São pontos de vistas diferentes, mas reafirmou ambos. Portanto, sim isto tem aqui um tema de elegibilidade aqui, um tema de condições que têm que ser garantidos sob o ponto de vista da companhia aérea. Mas sim, acho que acho que poderá ser um entrave à mobilidade dos açorianos, tendo em conta que a burocracia perde atratividade, portanto. Esta aqui é a minha resposta a esta pergunta. Penso que vai ao encontro do questionou.

Joaquim Machado – Queria dizer que, de facto, a alteração do modelo de subsídio social de mobilidade que hoje temos, sendo desejável, sobretudo para eliminar alguma burocracia que tem a mais, sendo desejável mudar aquilo que são uns alçapões que se podem abrir a práticas menos corretas ou até ilegais, tem virtudes, a primeira delas é os açorianos saberem que, mesmo tendo de adiantar às vezes valores muito elevados, e essa também é um problema que, tanto quanto possível seria e é desejável ser resolvido. Mas sabem que só pagam 134 euros. E esse é aquele princípio fundamental do subsídio social de mobilidade que de modo algum pode ser alterado a menos que seja para reduzir este montante. Depois, alterações que possam tornar o destino Açores menos atrativo, ainda que podendo beneficiar a SATA, não creio que beneficiassem muito porque trazem consigo dois problemas para os Açores. Para o passageiro residente nos Açores, que, considerando a dimensão da SATA, teria menos oportunidades de viagens e de lugares disponíveis e um problema gravíssimo para aquilo que é um dos fatores de desenvolvimento da nossa região, que é do turismo. A falta de atratividade da rota, naturalmente reduziria em muito a capacidade de transportar não residentes para as nossas ilhas e eu acho que isso é um retrocesso para o qual nós não podemos contribuir. Pelo contrário. Dito isto, Dra. Carla Neto gostava de pôr uma questão que ainda não foi aqui a florada e que, no fundo, também é motivo, creio eu, da iniciativa do CHEGA. Nós estamos a apreciar a iniciativa legislativa, que é o valor da “XP”, isto é, da taxa de emissão de bilhete que para as companhias, não é, digamos uma questão que se coloque de forma muito pertinente, mas que no caso das agências de viagem, pode, e porventura terá levado, até situações que podem configurar um desvio à lei. Portanto, gostava de saber se na opinião da SATA, é razoável estabelecer, para todos os “Players”, para a SATA e para as agências de viagem, um valor máximo para a taxa de emissão.

A Dra. Carla Neto respondeu, este tema relativamente à taxa de emissão, obviamente que estou mais confortável sob o ponto de vista da companhia, e esse para nós, é um, mecanismo de geração de receita bastante legislado e, portanto, tem um conjunto de condições predefinidas a priori. O potencial ou a necessidade de limitar, pessoalmente tenho alguma dificuldade em tecer algum comentário tendo em conta que a taxa de serviço para uma companhia aérea é um complemento, mas eu sei que no caso de agências de viagem, por exemplo, é uma geração de receita. Acho que seria mais interessante esta questão ser feita sob ponto de vista da agência de viagem do que necessariamente da companhia, porque não consigo precisar em maior detalhe os impactos que teria uma definição de preço máximo desta taxa de emissão, muito sinceramente.



Na terceira ronda inscreveram-se os deputados Carlos Silva e Joaquim Machado

Carlos Silva- Na fase inicial também, referiu. Aqui alguma dúvida da sua parte, se a atribuição do subsídio social de mobilidade, a aplicação do desconto direto seria no ato da compra, no ato da viagem e percebo que isso possa ser uma situação que gera algumas dúvidas na proposta que nós estamos aqui a discutir no artigo quarto número 1 vem referido que a atribuição do subsídio social de mobilidade ao beneficiário implica a compra e a utilização efetiva do bilhete e corresponde ao pagamento de um valor o único. Eu pergunto se essa redação de a forma que ali que é que está, que está escrita, se deixaria confortável na perspetiva da companhia aérea, seja se aplicando perante a compra e não perante o pagamento. E também pergunto se é se o facto de vir aqui mencionado o pagamento de um valor único? Não é, não pode ser um problema para as companhias aéreas, exatamente pela questão da tarifa que é aplicada. É porque isso dá a entender que há um valor que é fixado administrativamente para as companhias e não é bem assim. Por segundo percebi, eu gostaria que se nos pudesse explicar a dar informações adicionais sobre essa parte?

Joaquim Machado - Só queria nesta última ronda agradecer Dra. Carla Neto, todos os esclarecimentos que aqui vos deixou, que certamente nos ajudam a decidir melhor sobre esta iniciativa legislativa do CHEGA e a minha pergunta é esta analisando o tempo que de vigência deste modelo, que vem desde 2015, o que é que da perspetiva da SATA está identificado como menos bom e que tanto do ponto de vista legal, quanto do ponto de vista operacional, pode ser mudado sem a complexidade das matérias que tivemos aqui hoje?

A Dra. Carla Neto respondeu, indo ao encontro da primeira questão e a distinção entre aquilo que é a redação entre de momento da venda, momento do voo, quando é que seria ressarcido este montante, se a redação está completa e o facto de ser um pagamento único seria ou não um entrave? Acho que tem que ser clarificados aqui alguns pontos, nomeadamente, a venda pressupõe a utilização e, portanto, estamos a assumir que será perante um voo, tal como já tive oportunidades para nós companhia aérea mais vantajoso, ou seja, sob o ponto de vista da venda. Se for do ponto de vista da venda, o pagamento único poderá não se aplicar no caso de existirem as tais alterações que nós já falámos aqui também anteriormente, portanto, acho que há aqui algum detalhe em falta que poderá ser redigido de uma forma mais completa, de maneira a não suscitar dúvidas e ao mesmo tempo, precaver aquilo que são os intermediários aqui estão no processo, nomeadamente as companhias aéreas, e penso que isto responde, responde à questão. Quanto à questão final, do que é que correu bem e menos bem naquilo que é a perceção da SATA relativamente ao subsídio social de mobilidade, posso dizer que, sob o ponto de vista da companhia, o processo funciona bem, porque neste preciso momento não existe perceção do lado da companhia daquilo que é a existência deste próprio subsídio. Portanto, nós vendemos um bilhete normal, um passageiro normal, que depois, por ter terminado as condições, faz aqui o seu processo de ser ressarcido. Portanto, sob o ponto de vista da companhia, posso dizer que não vejo aqui entraves ao atual processo e é uma realidade, agora, também sou consciente e



sou solidário por aquilo que é o processo que está junto dos passageiros. E reconheço que existem fragilidades, existem margem para serem feitos aqui, alguns atos menos lícitos que também não é do interesse de ninguém, porque no final do dia não deixam de ser dinheiros públicos. Não há aqui interesse nenhum em que isto seja, descontrolado, efetivamente há aqui um caminho a ser traçado, tenho alguma dificuldade de ter aqui uma perspetiva clara do futuro. Mas eventualmente haver aqui um intermediário, um terceiro que possa assegurar a nível financeiro este processo poderia ser uma opção, mas eu tenho alguma dificuldade efetivamente dar aqui uma resposta muito mais complexa, porque sob o ponto de vista da companhia, efetivamente o modelo atual resulta e não vejo nenhum problema de maior. Mas é como digo, acho que há margem para se fazer melhor não onerando de forma substancial as companhias. Isso e acho que é um assunto a ter em conta exatamente pelos motivos que já foram falados. Acho que é importante fazer aqui algum processo e tornar as coisas um bocadinho mais ágeis e mais claras também.

Da Audição à Associação Portuguesa de Agências de Viagens e Turismo, ocorrida a 31 de maio de 2024:

Dr. Pedro Costa Ferreira - Primeiramente, gostaria de dizer que não sou especialista em políticas públicas e, portanto, também não sou especialista em relativamente ao subsídio social de mobilidade. Naturalmente, sou especialista em distribuição turística e temos, enquanto associação e enquanto representantes das agências de viagens açorianas que temos naturalmente algumas ideias sobre o assunto. Tentaria muito rapidamente olhar para este anteprojeto e comentá-lo por um lado e, por outro lado, depois, eventualmente lançar os princípios que eu acho que devemos procurar a quando tentarmos resolver ou quando se for caso disso, as principais questões que se mantêm relativamente ao subsídio social de mobilidade, este anteprojeto de se bem percebi, visa resolver dois hipotéticos, problemas que não estou a dizer que não são, que a excessiva burocracia na obtenção do reembolso por parte dos residentes açorianos e ou eventual tempo excessivo na obtenção do reembolso por parte dos residentes açorianos. As propostas que estão presentes no anteprojeto, sobretudo visão que o residente receba de imediato este reembolso, sendo que é a agência de viagens e/ou a companhia aérea. Mas aqui vamos concentrar nas agências de viagens que tem o ónus de processar o sistema de reembolso, sendo que depois o cliente tem 10 dias para entregar eventual documentação, justificativa deste reembolso. E o Estado também tem 10 dias para reembolsar. No meu entendimento estas propostas não resolvem o problema, são até meio perigosas, não estou a dizer que não são bem colocadas e não são bem-vindas. Tenho maior prazer em discutir estes temas, e cumprimento o partido CHEGA pelo facto de fazer este anteprojeto. Mas julgo que as propostas não resolvem o âmago do problema. Porquê? Porque coloca o coloca o ónus do funcionamento do sistema. Nas empresas privadas, o que vai provocar o aumento de custos porque são as empresas privadas ou as agências de viagens que desenvolvem o processo de reembolso, ele próprio, provoca um problema de tesouraria porque 10 dias para receber a documentação e não vejo nenhum ónus por parte do residente, no caso de não o fazer, mais 10 dias para o Estado reembolsar, as agências de viagens pagam as emissões aéreas todas as



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

semanas e, portanto, isto era uma alteração do modelo de mercado muito significativa e era uma alteração que provocaria um problema de tesouraria, grande, no setor das agências de viagens, pelo menos, depois aumenta o risco do processo porque se o residente não entregar a documentação ou se a documentação não estiver em ordem, naturalmente, eu preciso aqui no anteprojeto, é que a agência de viagens não tem direito ao reembolso e, portanto, nalguns casos em que isto aconteça. Significa um aumento do risco, o que vai acontecer e também com o aumento dos custos. Portanto, o que é que eu acho que pode acontecer com este anteprojeto. Esta ideia de que as empresas privadas podem ficar com o ónus da resolução do problema é atraente para a própria resolução do problema, não digo que não é, mas penso que é muito perigosa, porque pode provocar a implosão do sistema, pode provocar a implosão das empresas. E se nós estamos aqui todos preocupados com os consumidores e com os residentes açorianos, a grande verdade é que todo o dinheiro do reembolso para os residentes vem das empresas, portanto, defender as empresas é defender os residentes. Não há outro dinheiro que não seja o dinheiro das entidades privadas e depois o dinheiro vai para o Estado através dos impostos. E, portanto, se nós provocamos a implosão do sistema privado, prejudicaremos gravemente. No final da história são os consumidores açorianos. Acho que este projeto não resolve, é verdade é que há problemas conhecidos com subsídio social de mobilidade e, portanto, haverá, com certeza, não há aqui verdades absolutas. Se elas existissem que estavam resolvidas por todos nós, mas penso que há pelo menos alguns princípios que são necessários perseguir e depois tem que haver diálogo, tem que haver bom senso e tem que haver inteligência de toda a gente para se chegar a uma conclusão, o que nós estamos aqui a falar é da definição. Depois da implementação de uma resposta do sistema que impeça, novos abusos por parte dos elementos do sistema, que permita que o subsídio social de mobilidade cumpra os objetivos, que é apoiar os açorianos na insularidade e finalmente que inclui na solução o setor das agências de viagens, sob o risco do sistema perder capacidade de resposta e poder implodir. Para implementar a estes princípios básicos. Eu julgo que é muito importante pelo menos ocorrerem duas coisas. Deve haver valores limites do reembolso, noutras regiões eles existem e os problemas que acontecem no arquipélago dos Açores não existem nessas regiões. Deve haver um valor limite de reembolso para a tarifa, e deve haver um limite de reembolso para a taxa XP de emissão. Vejam bem, para a tarifa porquê? Se nós não temos um valor limite de reembolso e elasticidade, preço da procura é próxima de zero, ou seja, as companhias aéreas podem continuar a aumentar o preço das tarifas que a procura não diminuiu, porque o Estado paga sempre a diferença é isto é um modelo que quer queiramos, quer não, vai produzir sempre aumento das tarifas médias e, portanto, desse ponto de vista, julgo que é negativo, e mais, produz o aumento das tarifas médias das rotas para o arquipélago, pagas pelo erário Público e, portanto, fugimos, um bocadinho do modelo económico de mercado e ao fugir estamos a trazer algumas insuficiências que vão contra as pessoas e contra o estado, por outro lado, acho pelas mesmas razões, julgo que deve haver um teto para a taxa "XP" de emissão, de acordo com o serviço que a agência está a prestar, é da liberdade económica que as agências possam estabelecer o valor que quiserem para a taxa de emissão, mas o Estado diz, a partir deste valor, eu não reembolso e depois é uma questão da relação privada. E eu julgo que para cálculo calcular este teto na taxa de emissão, nós temos pelo menos dois sistemas ou vamos atrás dos custos de emissão e é um modelo com Prós e Contras. Aqui o meu filosoficamente, eu só não gosto



deste modelo porque pode pagar pelos menos competitivos. Se eu tenho uma taxa de emissão que está baseada nos meus custos, eu não estou muito pressionado para baixar esses custos, para ser mais competitivo, quanto menos competitivo for maior é a taxa de emissão e, portanto, filosoficamente, embora naturalmente que possa ter as suas virtudes, não gosto muito deste modelo. Outro modelo possível e de acordo com as melhores práticas do mercado, de calcular uma taxa de emissão com base numa tarifa média para cada rota, enfim, são ideias gerais. São princípios básicos que eu espero que tenha sido relativamente claro e que possam estimular aqui o diálogo entre todos.

Luís Leal (PS) - Quero sublinhar o que as agências de viagem têm feito nos Açores, porque não é por existir uma ou duas alegadas maçãs podres, que todas as outras serão alastradas, as agências tem sido bastante dinâmicas naquilo que é a necessidade dos açorianos se poderem deslocar, porque existe uma perfeita consciência que o financiamento, muitas vezes é acarretado pelas agências de viagens e isso contribui para que a nossa mobilidade não pare e, acima de tudo, também, por exemplo, para as equipas desportivas acontece o mesmo. Acho que parariam os Açores praticamente se as agências de viagens parassem, portanto, queria deixar a parte Partido Socialista este elogio e esta dinâmica que é sempre bem-vinda parte das agências de viagens, tendo em conta aquilo que nos apresentou relativamente à chamada tarifa “XP” e aos modelos usados, tenho uma pergunta muito concreta que é a seguinte: Atualmente se fosse colocado um teto na chamada tarifa “XP”, qual seria o valor de mercado aceitável para a APVT para essa “XP”?

O Dr. Pedro Ferreira - O valor da taxa de emissão deve vir acoplado a um segundo conceito, que é um conceito “One Way”, ou “Round Trip”, há uma taxa de emissão se a taxa for uma rota apenas de ida, ou haverá uma taxa de emissão se for uma viagem de ida e volta, de acordo com as tarifas que existem no mercado e com os custos da emissão, não gostava de lhe dar um valor exato de emissão, mas diria que para uma viagem de ida. taxa de emissão deveria estar entre os 20 e os 40 euros e para um “Round Trip” entre os 40 e os 80 euros, depende da competitividade das empresas, depende da complexidade da viagem, depende do serviço que está a ser, se isto pode ser transformado num limite, eu diria que o limite poderia estar entre este intervalo. Não sei se fui claro, acrescentava também agradecendo as suas palavras relativamente ao setor, confirmando-as e confirmando também que, relativamente aos abusos que são conhecidos, nós fomos dos primeiros a falar, quer com a nossa tutela. Quer com a própria polícia judiciária e fomos enquanto agência enquanto experts, enquanto associação tivemos um diálogo sempre com os senhores agentes da polícia judiciária, nomeadamente clarificando o modelo de negócio e, com isso, permitindo que as investigações avançassem. Mas muito obrigado pelas suas palavras de apoio.

Francisco Lima (CH) - Eu queria perguntar o seguinte, em relação à gestão da tesouraria que eu vejo aqui o problema, o principal problema aqui das agências seria uma questão de tesouraria, ter que suportar aquele lapso de tempo, além do risco de não receber, eventualmente, de alguém que não tivesse os documentos posteriormente validados. Portanto, seria assumir esse risco.



Ainda teria a questão da tesouraria. Não está aqui previsto, mas se houvesse uma entidade intermédia tipo "Factoring" ou uma entidade bancária qualquer que suportasse isso, se de alguma forma resolvia esse problema de tesouraria, o que é que há aqui um problema que eu percebi da vossa parte, uma tesouraria que é suportar junto das companhias aéreas, portanto, reembolsar o cliente, portanto, suportar até receber as companhias aéreas, há aqui um lapso de tempo, vocês têm que pagar às companhias aéreas e só iriam receber da Direção-Geral do Tesouro nos 10 dias se corresse tudo bem, mais 10 dias para as pessoas entregarem os bilhetes e se corresse mal nem sequer receberiam. Portanto, isso essa questão e tesouraria não está previsto no decreto, mas todos eu aqui, dos vários partidos, creio que são unânimes em querer arranjar uma solução, a mais enriquecedora e que resolva esse problema, de modificar eventualmente a nossa proposta, portanto, está tudo em aberto. A questão aqui é, se tivesse disponibilidade financeira, isso deixava de ser um problema, certo ou errado? Outra questão quando falou aqui do modelo o máximo de reembolso, eu também quero referir até no numa audição passada aqui, o deputado Joaquim Machado falou, mas o CHEGA não defende isso, porque o modelo da Madeira., o que está a acontecer também é que, apesar de ter um máximo de reembolso, eu falo com pessoas na Madeira e também os preços médios das passagens também são exorbitados e por isso é que na Madeira haver um teto máximo, a passagem de 800 euros em que as pessoas têm que suportar, 800 a 1000 euros também subiu não sei até, se não está superior à taxa média dos Açores. Portanto, eu gostaria de saber como é que, por exemplo, explica a Madeira a vender com esse tetos máximos, se as passagens continuam caríssimas, as pessoas da Madeira querem inclusivamente o modelo dos Açores, porque acham que estão a suportar muito acima do dos 500 euros, de que forma isso poderia baixar o preço máximo, já tivemos aqui audições da TAP e da SATA, porque as companhias aéreas não querem fixar um preço máximo das passagens, dizem que o mercado a funcionar, que não querem fixar um preço máximo das passagens. Outra questão aqui é que me confirmasse aqui porque já foi falado. Além da taxa de emissão do bilhete, foi essa questão que gerou essas fraudes etc. E por aquilo que eu depreendo as suas palavras, concorda em fixar, em função da eficiência de cada companhia, cada agência de viagens, concorda fixar um teto máximo também para a taxa de emissão do bilhete. O que lhe perguntava é que para além da taxa de emissão do bilhete há outro tipo de receita, que se que será a receita que corre da Comissão. A TAP numa audição anterior, disse que realmente a percentagem era muito baixa, seja vossa Comissão, era realmente muito baixa. Eu agradecia que me confirmasse valores médios. Qual é a Comissão que vocês têm, com as companhias aéreas em termos em termos médios, são 1%, são 0,5% por cento ou 2%?

O Dr. Pedro Ferreira respondeu, vamos lá ver em relação à tesouraria? Sim, poderíamos ter sempre algum mecanismo de defesa problema. Aquilo que me parece enfim o é o que está edificado ou a proposta, não tem apenas um problema de tesouraria, tem também um problema de aumento de custos e um grande aumento do risco de não recebimento. Quando o cliente viaja e é reembolsado, depois tem 10 dias para apresentar a documentação, ele não tem nenhuma vantagem, pois ele já teve a vantagem toda e, portanto, não está muito estimulado. Não tem um grande estímulo a apresentar a documentação, portanto eu preferia, aí um grande



problema para cumprimento destes 10 dias para apresentação da documentação. Por outro lado, colocávamos também as agências na iminência de o Estado poder não cumprir também os 10 dias para reembolsar o que não me parece que seja algo que eu seja muito difícil de prever, enfim, pela morosidade, pelo porta-aviões que a máquina do Estado e pela dificuldade de sermos ágeis. Claro que o problema da tesouraria, e para outros, se podem desenvolver algumas medidas que possam atenuar, em todo o caso, que me parece aqui é que há um princípio que está subjacente a este anteprojeto, que é o ónus de todo o sistema ser colocado nas empresas privadas, e eu acho que esse é um princípio muito perigoso porque pode dar cabo do modelo existente. Relativamente à questão da tarifa máxima ideal, o senhor deputado referiu que as companhias aéreas acham que deve ser o mercado a funcionar e, portanto, não deve haver uma tarifa máxima, estou completamente de acordo com as companhias aéreas, mas não tem que haver uma tarifa máxima, isso é o mercado a funcionar. O que pode haver é uma tarifa máxima a reembolsar, são coisas diferentes. O que neste momento as companhias aéreas se queixam, de que isso impediria o mercado funcionar neste momento e o mercado regulasse principalmente pelo fator preço e o conhecimento desse mesmo preço. Esse é o modelo clássico nos mercados de concorrência perfeita. E se o preço ao aumentar não provoca uma alteração na procura, e se eu tenho todas as passagens porque são reembolsadas, qualquer que seja o seu preço, ao mesmo preço, então não provoca essa alteração na procura e, portanto, esse mercado não está a funcionar. Fala-me das tarifas da Madeira, podem ser mais altas ou mais baixas, o que acontece na Madeira é que muito provavelmente a definição do preço, está muito mais próxima daquilo que é a procura e a oferta. Aquilo que está disponível não vendido e aquilo que é a procura, para esses lugares não vendidos, não é propriamente o valor que nós temos que comparar, é mais um modo como chegamos a esse valor, e eu referiria ainda que se for verdade que há aqui uma consequência de aumento das tarifas nas rotas para os Açores, nós podemos estar aqui a incorrer em dois efeitos perversos, se calhar o subsídio social de mobilidade pode não estar a servir para apoiar os açorianos na insularidade, mas para estimular a viagem a preços muito baratos e não penso que seja esse o objetivo da lei, e isso é naturalmente um efeito perverso. Por outro lado, se estimulam um preço mais alto e a ocupação dos aviões a preços baixos para os residentes, mas subsidiados pelo Estado, está a afastar os aviões os turistas e, portanto, pode estar a afastar mais rendimento para o arquipélago dos Açores, mais desenvolvimento económico e mais capacidade de apoiar os residentes. Portanto, tem esses dois efeitos. Finalmente, relativamente à Comissão no bilhete, na realidade nos nossos orçamentos e nos nossos raciocínios económicos é algo que já não se coloca, a Comissão da Aviação em Portugal e 0,1%, na esmagadora maioria dos casos e, portanto, como deve calcular não há aqui, não há aqui lugar a qualquer comissão visível. Julgo que na SATA, em todo o caso, ainda é 1%, como deve calcular uma vez mais, não dá a resposta a nenhum conceito económico.

Joaquim Machado (PSD) – Começo por expressar duas coisas em nome do meu grupo parlamentar, a primeira de que nós não tomamos a parte pelo todo, portanto, a circunstância de algumas agências estarem sob suspeita de atos ilícitos naturalmente, que não levam ao entendimento de que todas estão a prevaricar, além de até o julgamento ser transitado, há a presunção das entidades em causa. Em segundo lugar também para dizer que nós



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

reconhecemos, e estamos gratos pelo contributo que a APVT e as agências de viagem que a constituem em associação dão também este sucesso, que é o turismo nos Açores. No ano passado registamos mais de 3,2 milhões de passageiros desembarcados, isso é sinal evidente de duas coisas, da apetência da nossa região pelo turismo, mas também de uma coisa que já se enquadra mais naquilo que o objeto desta audição, que é o modelo atual não afasta os mercados externos da nossa região, da procura da nossa região. E, portanto, sendo um modelo que não é perfeito, que tem algumas fragilidades, aponto entre outras o facto de o passageiro residente ter de desembolsar à cabeça um valor que por vezes é incompatível com a bolsa de muitos açorianos com a sua capacidade financeira. Estar sujeito a uma tramitação burocrática que também é desejável, que seja ultrapassada, e ainda também o facto de a legislação ter alguma vulnerabilidade que permite eventualmente algum ilícito ou algum ou algum abuso, que é uma coisa diferente. Dito isto, também para dizer que o modelo atual tem uma virtude muito grande, que é o açoriano saber que no final nunca terá um encargo superior a 134 euros. Isso sim remete-nos já para aquela que foi a sua posição, que aqui nos expressou com a qual nós não concordamos que é de haver um valor limite para o reembolso, isto é um pouco, à semelhança daquilo que é o modelo da Madeira, nós entendemos que isso não é razoável, não é desejável, porque, podendo ter uma função reguladora na procura dos locais, naturalmente que o reverso é para a companhia aérea, para as agências de viagem, ser mais apetecível, fazer vendas a estrangeiros do que aos residentes e, portanto, isso já implicaria, como no fundo, aquilo que é o espírito deste subsídio social de mobilidade, que é concorrer para, tanto quanto possível para uma continuidade territorial que aqui só se faz, através do serviço de transporte aéreo. A pergunta que gostaria de fazer é de já percebi que a APVT está de acordo com a possibilidade de ser fixado um valor limite para a taxa de emissão, percebi também, e gostaria que me confirmasse isto, que esse valor pode ser fixado administrativamente, isto é, ter um valor nominal ou então ser um valor percentual sobre a tarifa, ou ainda um valor indexado à rota. Gostava que explanasse um bocadinho melhor, qual é que a posição da APVT, se confirma o entendimento que eu fiz e qual é o entendimento da APVT sobre cada uma destas variantes de assim se pode dizer, da fixação de um valor máximo?

O Dr. Pedro Ferreira, respondeu, é bem verdade que ninguém aqui pode confundir a parte pelo todo, vou registar uma segunda vez que temos estado sempre do lado certo do muro nesta questão, e sempre a colaborar para que as nossas agências possam trabalhar de acordo com as regras do mercado. Até porque, quando nós falamos com a ANAC, quando falamos com a IGF quando falamos com a tutela, o que estava detetado no mercado era que aquelas práticas indevidas ou de abuso ou criminosas, já veremos. Estou de acordo que deve haver a presunção de inocência, por parte de alguns "Players" que estavam a criar uma distorção de mercado. Havia agentes de viagens que, nos supermercados eram interpelados por clientes a dizer, ali ao lado, oferecem viagens, e tu continuas a cobrar pelas viagens, eu vou largar-te, portanto, era esta disrupção, que era naturalmente prejudicial para a grande maioria do setor que se estava a portar, de acordo com as regras, que estava e está. Por outro lado, acompanhar as suas palavras que não há modelos perfeitos, todos têm fragilidades e apontou uma, relativamente ao reembolso financeiro dos residentes e tem todo o direito de o fazer. E eu apenas diria que



também nesta fragilidade, as agências de viagens têm colaborado. Porque as agências de viagens dão crédito aos residentes açorianos e naturalmente que dão crédito aos residentes que mais precisam e que têm mais dificuldades a gerir as suas viagens com desembolsos antecipados e, por outro lado, os seus comentários relativamente aos valores limites para a tarifa, naturalmente que a minha abordagem é puramente económica e de funcionamento do mercado. E depois em cima disso, tem que haver uma decisão de política pública, e essas decisões cabem naturalmente, a quem é eleito pelo povo e quem tem, o dever e também o direito de as tomar, portanto, não há aqui qualquer distância, há eventualmente diferentes ângulos de análise e apenas isso. Indo à questão concreta relativamente ao cálculo da tarifa, ao cálculo do valor máximo a ser reembolsado, se deve estar indexado a uma rota, se deve ser uma percentagem da tarifa em todo o momento. Eu julgo que devíamos alinhar o princípio, que pode ser uma percentagem de uma tarifa média, pode ser uma percentagem do custo da emissão. Enfim, há um princípio subjacente, mas eu acho que todos temos a ganhar se o valor fosse uma constante e não uma percentagem de um fator de um outro valor, porque se nós estamos aqui a falar e bem, das dificuldades burocráticas, do ressarcimento do subsídio a elas também estão ligadas ao trabalho de quem tem que alinhar e perceber, se os documentos estão ou não estão corretos, e atualmente são os CTT que fazem isso e todos temos que aceitar, que é preciso uma certa aprendizagem. É preciso uma certa formação para de para dar vazão a estes problemas para dar resposta a estes problemas e colocar-se variáveis no meio deste raciocínio, ser uma percentagem da tarifa e, portanto, dar um valor que pode ser variável. Eu julgo que não seria eventualmente o caminho que melhor cumpriria os objetivos dos senhores deputados e neste caso também dos agentes de viagens e da APVT, julgo que era mais fácil, percorrermos um caminho com um princípio que nos levasse a um valor fixo a reembolsar um valor fixo máximo, a reembolsar.

António Lima (BE) - A minha questão, em primeiro lugar, prende-se com a implementação de uma possível alteração. sentido, de como esta proposta está desenvolvida, é só para enquadrar por outras vezes, o Bloco de Esquerda já apresentou propostas de alteração ao subsídio social de mobilidade, o decreto-lei que regula, e em todas essas propostas da questão da limitação, do estabelecimento de um teto máximo à taxa de emissão foi uma questão que sempre nos preocupou e que efetivamente é urgente e é necessária. Felizmente nós temos a grande maioria dos operadores económicos nesta área e dos passageiros também, cumprem as regras, cumprem a lei, são honestos, não querem efetivamente, nem abusar do sistema nem cometer qualquer ilegalidade, mas o que é facto é que este modelo tem imensos pontos por onde pessoas ou entidades mal-intencionadas podem abusar do sistema. Efetivamente temos tido notícias disso e é fundamental garantir, que isso não aconteça, sendo que nenhum sistema é infalível e não há forma de impedir todas as atitudes e todos os atos ilícitos ou de má-fé. Mas felizmente reafirmo a grande maioria das agências de viagens das companhias aéreas dos passageiros não têm qualquer intenção efetivamente cumprem as regras e cumprem a lei. Só queria fazer um pequeno comentário antes da questão, para além do que já disse, eu julgo que a questão de se introduzir um teto máximo ao preço da tarifa, suscetível de ser reembolsado ou elegível para reembolso, traz problemas porque a poderá levar a que os passageiros residentes nos Açores



fiquem efetivamente numa situação e até eventualmente, em muitos casos, pior do que o que existia em 2015, ou seja, com valores de bilhete que poderão ser muito superiores, dependendo do preço da tarifa a cada momento. Isso não é efetivamente o desejável, porque um dos grandes princípios subjacentes ao subsídio social de mobilidade é garantir que há possibilidade de um residente nos Açores se deslocar para o continente, a um preço máximo de uma forma que permita uma circunstância não de igualdade, mas mais próximo disso, de qualquer cidadão residente no continente, se desloca no território continental. Mas a minha questão prende-se efetivamente com as questões que levantou relativamente às dificuldades em aferir da elegibilidade dos passageiros e a forma de comprovar que ele efetivamente realizou a viagem, que esses pressupostos estão garantidos para ser elegível ao subsídio de mobilidade, ou seja, aquilo que pergunto é se uma plataforma, um sistema que seja criado, desenvolvidos para um outro modelo de subsídio social de mobilidade, garantir que antes da venda da viagem, estas questões são verificadas através da plataforma informática como é normal, neste nos dias correm a resolveria essas reservas que Dr. Pedro Ferreira levanta relativamente à elegibilidade e a verificação dos pressupostos que levam à elegibilidade do passageiro para o subsídio social de mobilidade?

O Dr. Pedro Ferreira, respondeu, relativamente ao teto da tarifa, volto a dizer que a minha visão é simplesmente económica, os seus comentários têm a ver com políticas públicas e com decisões relativamente à política pública e naturalmente que não estamos em desacordo, apenas estamos a olhar para o problema de ângulos diferentes, me parece a mim. Relativamente à garantia, ou à elegibilidade e os processos de aferição da elegibilidade do subsídio, é um nó difícil de resolver, vamos lá ver antes da venda, acho difícil porque um dos documentos necessários é a prova de que há uma viagem através do cartão de embarque e repare que mesmo assim nós temos casos já recebidos, que aconteceram de gente que nos portais das companhias de aviação, utilizaram cartões de crédito para comprar a viagem, e obter o cartão de embarque e depois cancelarem o pagamento do cartão de crédito e com este documento se irem buscar um subsídio, naturalmente, que é uma burla qualificada, mas e, portanto, que os sistemas não cá está, não há sistemas perfeitos, mas tudo isto indicia uma coisa, se os Açores decidem apoiar de uma forma pública e notória os custos de insularidade e os residentes dos Açores, para fazerem a gestão dos custos de insularidade necessariamente que temos que ter aqui algum processo burocrático, pelo mais simples que seja, para podermos conferir agilidade, não vejo uma maneira de ultrapassar fácil, vejo capacidade de diálogo entre todos nós para o tornarmos o mais simples possível, agora ao que eu, vejo difícil e é um princípio que me parece que pode sair daqui, é que todos podemos colaborar e arranjar um modelo mais simples, mas colocar as empresas privadas em aferir da elegibilidade pode provocar o colapso do sistema, e isso é um é algo que eu chamo a atenção e que sugeriria vivamente que num eventual projeto não fosse configurado. Percebo uma vez mais, a ideia do partido que fez do CHEGA e a atração que é resolver isto, admitindo que as empresas o podem fazer e é bem colocada a questão neste anteprojetos, o que as empresas estão a dizer é que não conseguem, os custos são muito grandes, os riscos são ainda maiores e provavelmente isto poderia era provocar uma falta de resposta e tentando melhorar, piorar.



Na segunda ronda inscreveu-se o deputado Francisco Lima

Francisco Lima - Queria colocar algumas questões, uma das questões que tem a ver realmente com o adiantamento dos fundos e o açoriano tem que suportar esses custos? E a outra questão tem a ver com a burocracia, a havendo aqui uma situação em que fossem as companhias, porque eu já ouvi inclusivamente algumas companhias, algumas agências de viagens fazem-se reembolso junto dos CTT, não sei se isso seria um inconveniente muito grande, por exemplo, as agências de viagens fazerem o reembolso junto dos CTT. O que eu lhe pergunto é saber primeiro, se essa prática tem conhecimento que está muito difundida, se existe e o que é que pensa disso? Porque isso obviava um dos aspetos perniciosos desse sistema atual, que é a burocracia, tem que se tocar para os CTT, tem que esperar horas chegar lá. Muitas vezes falta um papel, ir lá 3 vezes. Já aconteceu a mim próprio, tem de se levar o cartão de cidadão e autenticá-lo. Se for uma empresa é uma desgraça maior. Eu queria que me respondesse sobre essa questão.

O Dr. Pedro Costa Ferreira respondeu, a sua questão, é simples, mas que tem aqui uma realidade relativamente complexa à sua volta bem, em primeiro lugar, algumas agências de viagens já fazem esse trabalho, têm que receber uma procuração e estar credenciadas para o poder fazer e, portanto, isto, uma vez mais é da liberdade económica, da relação dessas agências de viagens com os clientes que têm relação com elas e, portanto, é uma combinação entre dois agentes económicos na liberdade do mercado, outra coisa é serem obrigadas a fazer isso por sistema, o senhor deputado disse e muito bem, depois falta um papel, depois é preciso isto é preciso aquilo, e tudo isto são custos absolutamente incomportáveis e não apenas custos e também capacidade de resposta. As pessoas para fazer isto provavelmente teriam de ser contratadas porque, o pessoal, os colaboradores que existem nas agências estão para fazer a atual aproximação económica que as empresas fazem ao mercado e não outra. Percebo o sublinhar destes dois problemas que, aliás, eu consegui detetar com muita facilidade no projeto do seu partido, que é a questão do adiantamento dos fundos e a questão da burocracia. Julgo que faz sentido continuarmos a trabalhar na maior eficiência nesses processos, mas deixe-me continuar a apontar para o extraordinário perigo que é a trabalhar, a eficiência desses processos, baseados no facto de que devem ser as empresas privadas a fazê-lo, sem com todos os riscos e sem remuneração. Isso pode ter um efeito perverso absolutamente contrário àquilo que são os objetivos do projeto.

Da Audição à Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, ocorrida a 17 de maio de 2024:

A Senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, ouvida em audição no âmbito da iniciativa a que este relatório se debruça, prestou uma declaração inicial, agradecendo a oportunidade de, mais uma vez, se discutir este assunto, enfatizando a vontade de todos em simplificar e desburocratizar. Referiu que esta Anteproposta de Lei, à semelhança de anteriores, tem várias vantagens e inconvenientes, pelo que nos traços gerais defende uma simplificação



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

da forma de atribuição do subsídio social de mobilidade que une todos os partidos com assento parlamentar, mas que se deveria também pagar exclusivamente pagar aquilo que é a tarifa de residente e não o bilhete completo e depois ser ressarcidos do subsídio social de mobilidade, lembrando que esta é uma medida constante do programa eleitoral do PSD e do Programa do XIV Governo Regional dos Açores, ainda que estivesse contemplada em todos os programas eleitorais dos partidos, sendo assim um assunto comum a todos os partidos e residentes. Lembrou que este assunto não é de configuração simples, sendo que as próprias companhias aéreas colocam algumas reservas, pelo que a aplicação do diploma é importante, mas é também importante ter mais do que uma companhia aérea a voar para os Açores, porque o mercado funcionará melhor para todos e desde logo também para os residentes. Na intervenção inicial, a Senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas referiu que o Governo Regional tem proposto sempre que haja um grupo de trabalho de âmbito nacional e regional, que se debruce, a fundo, sobre estas questões, para que se possa perceber como é feito noutros sítios – algo que o Governo Regional tem vindo a fazer, desde logo o exemplo das Canárias, onde a EasyJet saiu do mercado –, quais os problemas identificados e formas de os evitar. Por isso, o Governo Regional tem vindo a propor este grupo de trabalho conjunto, algo que já aconteceu na anterior Legislatura, embora o anterior Governo da República tenha protelado a sua existência, nunca tendo reunido desde que assumiu a tutela do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas. Com a tomada de posse do novo Governo da República, o Governo Regional voltou a propor a criação do grupo de trabalho, tendo já sido designada a pessoa para representar os Açores, ao nível da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, pelo que se aguarda a constituição deste grupo de trabalho. No final da intervenção inicial, a Senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas explicou como é o funcionamento atual da medida, em que os CTT são o intermediário, mas não um intermediário financeiro, pelo que não poderão ser responsáveis pela intermediação entre o tempo de compra do bilhete e o ressarcimento do seu valor integral, aliás porque esta é uma competência do Governo da República, que tem obrigação por manter a continuidade territorial e a coesão social e territorial, e esta responsabilidade não pode ser retirada, pelo que, seja qual for o mecanismo adotar, cabe ao Governo da República compensar os açorianos pela tarifa do Subsídio Social de Mobilidade e que seja possível haver intermediários capazes de assegurar financeiramente o tempo entre o pagamento da fatura com a tarifa de residente e o bilhete.

Finalizou que há todo um trabalho que deve ser estudado, ponderado, sempre no pressuposto de que não pode prejudicar a Região, sendo que o interesse da Região e dos residentes, naturalmente, seja o de uma maior conetividade possível entre Açores e Continente, e não o de criar condições para uma menor atratividade para as companhias que viajam para os Açores, pois não se pretende um retrocesso para o tempo onde só havia Sata Internacional e TAP.

Numa primeira ronda, o deputado Francisco Lima (CH) questionou sobre se a Senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas tem conhecimento sobre o algoritmo de fixação de preço, que apresenta um conjunto de critérios de sazonalidade, ocupação do avião, etc., na medida em que os preços exorbitantes parecem ser a raiz do problema, ou seja, o custo



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

exorbitante das passagens, porque se os custos fossem razoáveis, próximos do subsídio, não haveria esta premência, mas o que se vê é uma subida generalizada das viagens entre Açores e Madeira e o Continente. Outra questão levantada disse respeito à entidade intermediária que, neste momento é os CTT, pelo que questiona quem será o intermédio com a aplicação deste diploma: se será possível ser alguém da estrutura do Governo Regional? Numa terceira questão, prendeu-se com as condições para certificação de admissibilidade, ou seja, os critérios para aceder à tarifa de residente.

Em resposta, a Senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas lembrou que as companhias aéreas viajam para os Açores em mercado de concorrência e, se os preços são elevados, são-no nas várias companhias aéreas. Os residentes podem escolher, de entre os preços das companhias aéreas, aquele que é mais barato para as datas pretendidas e não o preço mais elevado, que não tem de se preocupar com cancelamentos e alterações, é uma questão de gestão e de direito de escolha. Em relação à entidade intermediária, referiu que na legislação que cria a tarifa de residente está previsto que há um custo administrativo pago pelo Estado aos CTT pela função de hiato de tempo para o processamento do reembolso do cliente, embora também as agências de viagens assumam o papel de intermediários quando avançam com o pagamento da totalidade do bilhete na venda, são negócios privados. Quanto à certificação de residência para aceder à tarifa, pode ser no próprio cartão de cidadão ou por uma certidão de residência na Junta de Freguesia, pois uma base de dados como a sugerida pelo Deputado só eventualmente pela autoridade tributária, de âmbito nacional.

Em réplica, o deputado Francisco Lima voltou a questionar sobre como aumentar a concorrência entre as companhias aéreas, para fazer baixar o preço, pois esta é a raiz do problema. A Senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas respondeu que não há razões para não acreditar que os Açores vivem num espaço de concorrência, sendo que se encontram passagens muito económicas, além da Ryanair, mas também na TAP e Azores Airlines. Não é todos os dias, nem a todas as horas, mas encontram-se, se se marcar com alguma antecedência e flexibilidade, pois é o mercado a funcionar. Se se colocar mais condicionalismos e exigências, o que pode acontecer é dissuadir companhias a voar para a Região e voltarmos a um tempo anterior a 2015. Ora, é por isso que importa defender uma metodologia para estudar o assunto num grupo de trabalho, onde se avaliem todas as implicações e interesses da Região, tendo em conta a sua complexidade e visando a sua efetiva aplicabilidade.

O deputado Luís Leal (PS) solicitou que fosse clarificado se a posição do Governo dos Açores seja a defesa de um sistema idêntico ao da Tarifa Açores, no qual cada passageiro pague um montante líquido de residente e o Governo da República assume diretamente o subsídio de mobilidade, sem prejuízo da constituição do grupo de trabalho para operacionalizar o sistema.

Em resposta, a Senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas lembrou que essa é a posição do Governo Regional e está escrita no Programa do Governo, com a consciência de que, não sendo impossível, será de difícil formular, razão pela qual defende que



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

haja um grupo de trabalho entre a República, que é quem tem a responsabilidade por suportar estes custos, e a Região, para encontrarmos uma solução, que têm de ser trabalhadas.

Em réplica, o deputado Luís Leal questionou sobre quem será o representante do Governo Regional dos Açores nesse grupo de trabalho, considerando que a Senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas referiu já o ter indicado, ao que a Senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas respondeu ser o Diretor Regional dos Transportes e Mobilidade como elemento efetivo e a Chefe de Gabinete da Secretaria como suplente.

O deputado Joaquim Machado (PSD) lembrou o histórico do subsídio social da mobilidade, enquanto meio para a concretização do princípio da continuidade territorial, criado por um Governo da República do PSD e CDS, que também instituiu a liberalização do espaço aéreo nos Açores, sendo certo que não é um modelo perfeito, lembrando as palavras do então Primeiro-Ministro António Costa de que este modelo era, de algum modo, insustentável, também pelos seus custos, embora até agora não se conseguiu encontrar um modelo alternativo que seja mais eficaz neste propósito, sinal da complexidade e dificuldade deste assunto. Neste momento, o comprometimento do atual Governo da República é visível e reconfirmado pela Senhora Secretária, pelo que o grupo de trabalho que agora se vê avançar é uma aposta certa para a complexidade técnica da matéria. O deputado Joaquim Machado deixou o repto de que é princípio inquestionável o pagamento de 134 euros ao passageiro residente, de que o resultado do grupo de trabalho não poderá significar uma revisão em alta nos preços e perguntou se o Governo Regional concorda com a fixação de um valor máximo para a taxa de emissão de bilhetes.

A Senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas respondeu em concordância, acrescentando de que essa questão já vem sendo colocada há algum tempo, desde que foram conhecidas várias passagens emitidas com uma taxa de emissão de bilhete com valores exorbitantes, se foi logo identificada e se concluiu ser necessário pôr um travão ao valor da taxa.

Numa segunda ronda, o deputado Luís Leal questionou sobre se fará sentido as propostas que o senhor Presidente da APAVT (anteriormente ouvido em Comissão) apresentou quanto à fixação da taxa "XP", nomeadamente quanto à "One-way" de 20 euros a 40 euros e "Round-trip" de 40 euros a 80 euros e se concorda com os valores apresentados.

Em resposta, a Senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas referiu que, desde a primeira hora, procurou criar um consenso sobre esta taxa, através de conversações com a APAVT e com a Inspeção-Geral de Finanças, que é a entidade competente por fiscalização do sistema de tarifa de residente e, das conversações tidas, chegou-se a esse intervalo, embora a Região tenha tentado sensibilizar as entidades supra-identificadas da dimensão regional, de que as agências de viagens nos Açores têm menor dimensão de mercado, que é pequeno e com custos de funcionamento maiores, pelo que, concordando com os valores



apresentados, devemos aproximarmo-nos do valor superior do intervalo.

Da Audição à Autoridade Nacional de Aviação Civil, ocorrida a 31 de maio de 2024:

A Dra. Ana Viera da Mata em representação da ANAC, começou por agradecer a oportunidade nesta Assembleia, informar e clarificar, os aspetos que os senhores deputados considerem relevantes no âmbito do subsídio social de mobilidade, considera efetivamente a maior importância que a ANAC preste esclarecimentos e presta informações aos senhores deputados, permitindo uma melhor compreensão das complexidades e dos desafios do transporte aéreo. Esta oportunidade também permite ANAC conhecer as expectativas da sociedade, em especial da Região Autónoma dos Açores, e permite fortalecer o compromisso desta autoridade com a promoção de um mercado de aviação justo e acessível e com a melhoria contínua do transporte aéreo para as regiões ultraperiféricas. Em concreto, para a Região Autónoma dos Açores. A ANAC está ciente que o subsídio social de mobilidade é de extrema importância para a região, pois garante que os residentes tenham acesso a tarifas aéreas mais acessíveis, promovendo a mobilidade e o acesso ao continente. Este subsídio é essencial para combater o isolamento geográfico e assegurar que os cidadãos açorianos possam usufruir dos mesmos benefícios de transporte que os residentes em território continental. Efetivamente o subsídio social de mobilidade desempenha um papel vital na coesão social e territorial dos Açores, pois permite a integração dos cidadãos açorianos com o resto do país, em concreto e no que releva ao subsídio e no contexto das suas competências, a ANAC desempenha um papel importante na monitorização do custo elegível e na defesa e promoção da concorrência. A ANAC, que está bem ciente da importância das suas atribuições e em particular no domínio do subsídio social de mobilidade. Efetivamente a promoção e defesa da concorrência nas rotas liberalizadas, a avaliação do grau de concentração do mercado, e identificação de prática de tarifas e encargos excessivamente elevados, são medidas indispensáveis para evitar distorções no mercado e são exemplo do compromisso da ANAC na promoção do mercado de aviação civil competitivo, onde as transportadoras aéreas operam em condições equitativas, beneficiando tanto as empresas quanto os passageiros, na reflexão sobre o subsídio social de mobilidade e tendo em conta o contexto em presença, importará proceder ao enquadramento das matérias relativas ao subsídio. Relembrar aspetos relevantes do modelo atualmente em vigor e clarificar as atribuições das várias entidades no âmbito da fiscalização do modelo. E quanto ao enquadramento regulatório vigente e respetivos antecedentes, importará relembrar que entre 1995 e 2004, os serviços aéreos regulares explorados entre o continente e a Região Autónoma dos Açores e entre a Região Autónoma dos Açores e a Região Autónoma da Madeira foram assegurados através da celebração de contratos de concessão. Estes contratos de concessão, celebrados pelo Governo português com as transportadoras aéreas, previam a atribuição de indemnizações compensatórias, compreendendo o défice de exploração. A partir de 2005 e até 2015, com o fim do modelo da compensação financeira, vigorou o regime do subsídio ao preço do bilhete, que consistia no pagamento às transportadoras aéreas que exploravam aqueles serviços de parte percentual do



preço de venda dos bilhetes relativamente a determinadas categorias de passageiros. Em 2015, foram adotados mecanismos compatíveis com o regime concorrencial e um modelo baseado no livre acesso e na liberalização dos preços das tarifas aéreas. Esta alteração do modelo visou acompanhar os sinais positivos da própria evolução do transporte aéreo na Região Autónoma, fruto da atividade turística. Conforme irei abordar de seguida, a opção por este regime foi determinante para o desenvolvimento dos serviços aéreos entre a Região Autónoma dos Açores e o continente, permitindo o incremento muito significativo nas ligações aéreas entre o continente e as “Gateways” de Ponta Delgada e da Terceira. Efetivamente desde 2014 e até ao final do ano passado, o número de passageiros transportados nas ligações entre o continente e a ilha Terceira mais do que duplicou, passando 170 mil para 385 mil, mantendo-se com taxas de ocupação na ordem dos 80%, exceção feita naturalmente para os anos de pandemia. No que se refere às ligações entre o continente e Ponta Delgada, o número de passageiros transportados triplicou, passando 417 mil em 2014 para 125 mil no final do ano passado, mantendo taxas de ocupação acima dos 80%. Como medida para suavizar o impacto inicial da liberalização para os cidadãos açorianos, foi introduzido o atual regime do subsídio social de mobilidade, este regime, tem as seguintes características principais, tem valor variado, não tem limite máximo associado, corresponde a diferença entre o custo elegível e os máximos definidos por portaria, no caso em concreto, 134 euros para passageiros residentes e 99 euros para estudantes da região, e é atribuído diretamente aos beneficiários que o solicitem mediante prova de elegibilidade. No que releva a clarificação contra as atribuições das várias entidades no âmbito da fiscalização do modelo, importa referir que compete à IGF a fiscalização do regime do subsídio social de mobilidade, designadamente as operações económicas, financeiras e fiscais praticadas pela entidade prestadora do serviço de pagamento. No caso dos CTT, esta fiscalização é realizada anualmente sem prejuízo de outras periodicidades que venham a revelar-se necessárias à ANAC, tal como tive oportunidade de referir, inicialmente, estão cometidas funções de monitorização do custo elegível, designadamente na análise da estrutura tarifária das companhias aéreas, da distribuição dessa estrutura tarifária, bem como na análise dos encargos adicionais ao preço do bilhete de que são exemplo: As taxas de emissão do bilhete ou sobretaxa de combustível. No âmbito da promoção da defesa da concorrência, compete à ANAC avaliar nas rotas liberalizadas também, o grau de concentração do mercado, identificar quando a verificada, eventual comportamento suscetível de distorcer a concorrência nos mercados de serviços aéreos entre o continente e a região. Mas para além destas funções de monitorização, compete ainda à ANAC e à IGF a elaboração de relatórios anuais para avaliar as condições de preço, procura e oferta nestas ligações aéreas. Importa, assim, dar a conhecer aos senhores deputados as diversas diligências desenvolvidas pela ANAC, identificação e validação da estrutura tarifária das transportadoras aéreas que operam nas rotas em causa, realização de reuniões e prestação de esclarecimentos aos CTT e à IGF sobre as referidas estruturas tarifárias, a informações específicas ou pedidos de informações específicas em casos reportados de eventual prática lesiva da concorrência, participação em grupos de trabalho, ponto de vista à revisão dos atuais modelos e articulação com a IGF e com as transportadoras aéreas, no sentido de que a informação prestada seja clara e acessível a todos. No âmbito das avaliações das condições de preço, procura e oferta nas ligações aéreas abrangidas pelo subsídio, verificou-se em 2023 que a capacidade oferecida o número de movimentos de aeronaves e o número de passageiros totais transportados



registaram acréscimos de, respetivamente 4,6%, 0,1% por 13,7% face ao ano de 22, tendo ultrapassado inclusivamente os valores registados em 2019, último ano antes da pandemia. Efetivamente, comparando com o ano pré pandemia, a procura evidenciou um acréscimo significativo de 12,8%, enquanto a capacidade oferecida aumentou 0,1% e o número de movimentos de aeronaves 2,8%, incrementando naturalmente a oferta. A distribuição tarifária global, sublinho, a distribuição tarifária global, que inclui todos os passageiros transportados, quer sejam beneficiários ou não do SMS, permite concluir que, similarmente ao apurado nos anos de 21 e 22, em 2023, os escalões das viagens com as tarifas inferiores a 60 euros e entre 60 e 118 euros continuarão a ser os mais representativos, correspondendo, respetivamente, 43,9% e 28,5% do número total de viagens. Em 2023, tal como sucedido nos anos anteriores, as viagens vendidas com tarifas superiores a 400 euros e entre 364 e 400 euros, entre o continente e as “Gateways” de Ponta Delgada e da Terceira foram muito pouco expressivas em termos percentuais, tendo representado apenas 0,5% e 2,7%, respetivamente, do total das viagens vendidas por ano. No entanto, se nos circunscrevermos às viagens efetivamente efetuadas por passageiros beneficiários do SSM, subsídio social de mobilidade, verifica-se o contrário do que sucede com a globalidade das viagens, de acordo com os valores apurados pela IGF, verificou-se em 2023 uma considerável influência de taxas que representam cerca de 28% do valor global. Estou a falar, obviamente, da taxa de emissão do bilhete, que teve um aumento de cerca de 46.4% face a 2022. Decorrente do exposto, considera-se que existem oportunidades de melhoria e aperfeiçoamento deste modelo, sendo aconselhável ter em conta em futuras revisões o enquadramento regulatório vigente. E estou a referir-me naturalmente ao Regulamento 1008 relativo às regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade, a revisão de alguns aspetos técnicos do modelo, designadamente, relativas a conceitos de custo elegível, de modo a conseguir a torná-lo mais concentrado e com as dinâmicas atuais do mercado. A introdução de medidas que incentivem a procura de viagens a preços mais reduzidos, de modo a iniciaria a melhorar a eficiência funcional e a desagravar os encargos públicos. Rever aspetos de natureza administrativa que promovam naturalmente simplificação, maior eficiência e reduzam a burocracia e mitiguem ocorrência de práticas irregulares e, evidentemente, a garantia de funcionamento do mercado com níveis concorrenciais adequados, eliminando ou reduzindo barreiras à entrada, garantindo uma oferta de serviços adequada e competitiva e assegurando níveis de conectividade crescentes, que beneficiam população quanto a esta anteproposta que está na base do convite que me foi formulado e novamente agradeço. A alínea a) do número 3 do artigo 107 do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, prevê que podem ser compatíveis com o mercado interno os auxílios destinados a promover o desenvolvimento económico das regiões ultraperiféricas. O decreto-lei atual 41/2015 implementou este novo modelo de subsídio social de mobilidade que prossegue objetivos de coesão social e territorial em cumprimento da legislação aplicada. Um dos principais aspetos desta proposta legislativa relaciona-se com o entendimento que o subsídio social de mobilidade na Região Autónoma da Madeira impõe uma sobrecarga financeira e burocrática aos cidadãos açorianos, consubstanciada no pagamento na íntegra da passagem aérea e depois a posterior entrega de documentos para efeitos de comprovação. As alterações que são propostas nesta anteproposta convergem com o modelo que está previsto na lei 105/2019 de 6 de setembro, que vem introduzir alterações significativas ao regime da Região



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Autónoma da Madeira. Esta lei eliminava o valor máximo do custo elegível e transferia ou transfere para as companhias aéreas as responsabilidades financeiras, administrativas e riscos associados à atribuição do subsídio social de mobilidade. Estas modificações substantivas introduzidas pela lei ao processo de atribuição do subsídio social de mobilidade, suscitaram várias reações negativas, designadamente por parte das transportadoras aéreas impeditivas de operacionalizar o novo regime. Efetivamente, este regime que decorre desta lei não foi operacionalizado ainda, pelo que no âmbito da revisão do SSN, será aconselhável recolher contributos das próprias transportadoras aéreas, tendo em conta as condições de operacionalização que estão previstas, em suma e concluindo, o modelo de subsídio social de mobilidade de auxílios de natureza social aos passageiros do transporte aéreo tem cumprido os objetivos da sua definição, nomeadamente, contribuindo para o reforço da coesão territorial entre a Região Autónoma dos Açores e o continente. A experiência recolhida nestes anos de implementação do modelo e a avaliação das condições de mercado permite concluir pela existência de oportunidades de melhoria e de aperfeiçoamento do modelo que urge adotar e, portanto, a ANAC que está naturalmente comprometida com estas tarefas.

Francisco Lima (CH) - Eu gostaria de perguntar aqui à nossa convidada que percebi que 28% do valor global das passagens, abrangidas pelo subsídio de mobilidade, seriam acima dos 400 euros ou dos 300 e qualquer coisa. Agradecia que me confirmasse esse valor. e que me dissesse como é que chegou a esses números, ou seja como é que têm acesso aos valores que foram pagos? Isso é fiável ou é o resultado inquerito? Como é que têm acesso a esses valores e a essas conclusões? E também uma vez que falou que só 0,5 % a 0,2% do total das passagens e que são acima de 300 euros, agradecia que me dissesse também ou que confirmasse se acha que é o próprio subsídio, ou o próprio sistema que está a inflacionar o custo das passagens. Ou porque as pessoas não procuram alternativas mais viáveis? Ou porque as companhias se aproveitam desse facto. Gostaria que me desse a sua opinião sobre isso, uma vez que falou das formas de baixar os custos para a administração em relação a haver incentivos para as pessoas terem alternativas mais viáveis. Também falou sobre um aumento da taxa de emissão do bilhete, num valor de 46.4% de 2022 para 2023. Agradecia que me explicasse como é que chegaram a esses valores e como interpreta essa subida, se isso tem a ver se com as fraudes foram detetadas e que foram incluídas nessa estatística ou se isso é uma inflação inexplicável.

Dra. Ana da Mata respondeu, as questões que me colocou vão permitir-me, pelo menos tentar clarificar. Relativamente à primeira questão que me coloca, o que eu referi foi que, de acordo com os valores apurados pela IGF em 2023 há uma considerável influência das taxas no custo elegível e essas taxas representam cerca de 28,5%. O custo elegível será as tarifas mais as taxas. Destaco obviamente a taxa de emissão de bilhete, que teve um incremento significativo de cerca de 46,4% relativamente ao ano de 2022. A agradeço muito a oportunidade também de clarificar como é que a ANAC chegou a estes números, que é importante. Na minha intervenção, tive a oportunidade de dar nota que os elementos relacionados com a fiscalização do modelo são



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

as atribuições relacionadas com a fiscalização do modelo. Estão atribuídas à Inspeção Geral de Finanças que procede ao controlo de todas as operações económicas, financeiras e fiscais relacionadas com o modelo.

A ANAC não fez a inquéritos, senhor deputado, estes elementos encontram-se plasmados nos relatórios anuais de avaliação das condições de procura e de oferta do transporte aéreo. Estes relatórios são relatórios conjuntos da IGF com a ANAC. Naturalmente a IGF pronunciar-se-á e elaborará a parte do relatório, que tem que ver, justamente com as operações económicas, financeiras e fiscais e, portanto, estes valores que acabei de partilhar com os senhores deputados são os valores que se encontram plasmados. Naturalmente que a IGF recolhe estes valores objetivamente dos elementos financeiros que constam das suas próprias atribuições, isto é, da certificação financeira que é feita aos valores pagos no subsídio e, portanto, não são inquéritos, são valores reais e que constam destes relatórios e que são recolhidos pela IGF no âmbito da prossecução das suas competências. O senhor deputado tinha-me colocado, ainda como é que eu interpretava a questão das subidas das taxas. O modelo, quando foi pensado, foi pensado numa lógica de transição, naturalmente, e numa lógica baseada naquilo que era o contexto na altura e, portanto, estamos a falar de 2015. Na altura aquilo que se considerou relevante foi estabelecer um custo elegível, baseado, por exemplo em tarifas de classe económica, portanto, só a lógica de classe económica, hoje em dia está muito relacionada com as empresas "Legacy", com as empresas mais tradicionais. Outros modelos de negócio não têm essa designação e esse será, porventura um dos aspetos a melhorar na própria redação de eventuais revisões que se venham a fazer do modelo. e foi estabelecido naturalmente que seria custo, elegível, entre outros, para além da tarifa, evidentemente taxas legalmente aplicáveis, das quais destaco a taxa de emissão do bilhete. Essa taxa tinha um determinado valor na altura considerado razoável, eram os valores de mercado. O facto de a redação do decreto-lei não colocar limites pode levar a que haja porventura uma interpretação ou uma aplicação dessas taxas que não seja consentânea com os valores reais de mercado. O que acabou por se verificar com alguns casos de práticas incorretas e de práticas ilícitas que foram, entretanto, apuradas pela IGF e reportadas às autoridades. Naturalmente que os valores que aqui estão colocados e que tive oportunidade de partilhar com os senhores deputados e esta acho que era outra questão que o senhor deputado me tinha colocado, dizem respeito a todos os pagamentos efetuados. Naturalmente, estarão incluídos valores, enfim, que sejam fora daquilo que é o contexto normal do mercado, porque eles foram efetivamente pagos e depois agora o lícito segue o rumo, o rumo normal. O que é que se pode fazer do ponto de vista da revisão do modelo? Há que tentar estabelecer aqui mecanismos que, por um lado, simplifiquem e desburocratizem o processo para os cidadãos, há que tornar o modelo mais claro também para que os cidadãos consigam perceber aquilo a que têm acesso e consigam também distinguir entre o nível de serviço que é prestado pelas próprias transportadoras aéreas, porque a opção de um passageiro reside principalmente no preço, mas não só e portanto, há oportunidades de melhoria importantes na alteração da redação e, entre outras, . e juntamente com todos os parceiros envolvidos nestas matérias, encontrar aqui formas de incentivar comportamentos tentar por parte dos passageiros no sentido



de procurarem as viagens mais económicas.

Na réplica o deputado Francisco Lima afirmou que queria colocar duas questões. Então, depreendo das suas palavras, que uma forma de me minimizar a questão desses custos seria estabelecer um teto máximo na taxa de emissão do bilhete de acordo com as regras do mercado, uma vez que eu depreendo desta estatística que, além da fraude, há eventualmente uma certa especulação e na segunda questão gostaria de pedir ao senhor presidente da comissão que intercedesse junto da Dra Ana ou de quem de direito para que esses relatórios fossem facultados aos deputados. Os relatórios conjuntos IGF e da ANAC, para vermos o rigor e eventualmente como foram os pagamentos efetuados, mas gostaríamos de saber a forma como é que chegaram a esses valores.

A Dra Ana da Mata respondeu, vou começar pelo fim, os relatórios são feitos e são entregues ao Governo. Eu tenho a certeza de que o Governo os disponibilizará se os pedir. Esses relatórios não são da ANAC senhor Deputado, são enviados ao Governo nos termos daquilo que se encontra previsto no decreto-lei 41/2015 de 24 de março e no próprio decreto-lei 134/2015 de 24 de julho, no caso da Região Autónoma da Madeira. Portanto, sendo relatórios do Governo, estão em crer que o pedido poderá ser feito e, portanto, que o Governo os facultará. Relativamente a uma questão que o senhor deputado colocou, nomeadamente sobre a forma como foram apurados os valores e os dados estatísticos, no caso da ANAC e eu aqui circunscrever-me-ia, com mais detalhe no caso da ANAC, relativamente aos dados estatísticos das viagens realizadas, eles são feitos ou são apurados com base nos formulários de tráfego de todos os passageiros embarcados em território nacional, nas nossas infraestruturas e, portanto, a ANAC, enquanto regulador tem acesso a essa informação e tem acesso à informação estatística de todos os passageiros embarcados e desembarcados, ou seja, todos os passageiros que são transportados nas nossas infraestruturas, portanto, são formulários de tráfego. As estatísticas são encaminhadas pelas entidades gestoras aeroportuárias e, portanto, é feito um tratamento estatístico que é a base de inúmeras atividades da ANAC, uma das quais naturalmente aqui o subsídio social de mobilidade, mas também para efeitos de supervisão dos nossos operadores essa análise também vai beber à informação destes dados estatísticos. Portanto, isto no que diz respeito aos dados dos passageiros embarcados. Eu tive a oportunidade também de referir, clarificar ou pelo menos dar informação adicional. A ANAC tem que fazer uma análise da distribuição tarifária, justamente para se perceber que tarifas é que estão a ser adquiridas com maior preponderância. Aliás, eu comecei por dizer, na avaliação que foi feita e na intervenção que tive oportunidade de partilhar com os senhores deputados, tive oportunidade de referir vários dados estatísticos relativamente aos escalões dos preços das tarifas que são cobradas. Esses elementos são objeto de inquérito específico da ANAC às transportadoras aéreas e, portanto, isso tem haver com um segredo de negócio das transportadoras aéreas, porque tem a ver justamente com a distribuição tarifária que fazem o seu negócio. Essa análise é feita e entregue ao regulador e depois são aplicadas no âmbito do nosso código estatístico, um conjunto de metodologias para dar esta informação agregada, justamente para não revelar segredos de negócio e não pôr em causa aqui outras opções de mercado. Senhor deputado também me



colocou a questão e creio que foi o último ponto, mas por favor, corrija-me, se não se não for o caso, Eu Não mencionei nenhuma medida concreta, relativamente a colocar teto ou não colocar teto, aliás, tive o cuidado de não apresentar nenhuma medida concreta. Poderá ser de facto, há uma via, mas senhor deputado, tendo em conta as recentes declarações do senhor ministro das Infraestruturas de Constituição de um grupo de trabalho alargado, com participação também das regiões autónomas, para se rever o subsídio social de mobilidade, creio que será talvez prematuro o regulador estar aqui nesta fase a indicar caminhos será com certeza, aliás, o senhor ministro das Infraestruturas indicou esse caminho, indicou essa. determinação já de imediato, mas será porventura um caminho, porque, de facto, na promoção das condições de concorrência e de competitividade dos mercados importa perceber se há aqui assim “outliers” se há aqui valores que saem fora daquilo que é o normal, um valor médio praticado para uma determinada atividade por um determinado agente económico, havendo de facto aqui valores que são. muitíssimo elevados, essa poderá ser, de facto, uma via, poderá não ser a única e estou segura que os grupos de trabalho que vierem a ser constituídos ou que já foram constituídos para esse efeito chegarão naturalmente a um consenso da forma mais equilibrada de conseguir ir de encontro aos interesses em presença, que são dois. A questão dos cidadãos garantir que os cidadãos têm uma escolha o mais informada possível, o mais adequada possível, sem grandes variações de mercado, por um lado, e, por outro lado, com especial interesse também para a atividade e para a missão da ANAC as transportadoras aéreas.

Joaquim Machado(PSD) - Vou solicitar que é no âmbito do decreto-lei 41/2015 de 24 de março, artigo 12º, a então INAC até a própria denominação, mas até o problema funcional da entidade mudou ao longo deste tempo. Mudaram muito, talvez mais rapidamente, ainda todas as questões relacionadas com este mercado. Indústria da aviação a questão tem de provocar uma questão muito genérica, mas que reporta-se exatamente àquelas que são as atribuições que, foram feitas a ANAC nesse decreto-lei que é de, observar matérias relacionadas com a estrutura da tarifa, o custo elegível, regras da concorrência no fundo, a da vossa experiência e, sobretudo, atuação ao longo destes 8 anos e meio de vigência do subsídio social de mobilidade, foram identificadas práticas não direi irregulares, mas práticas mais generosas por parte das companhias. Por aquilo que são algumas flexibilidades que a própria lei tem para a atuação dos “Players”?

A Dra. Ana da Mata respondeu, nestes 8 anos, o que se verifica, é que as companhias aéreas e sobretudo nós, tivemos aqui uma introdução de companhias aéreas a operar o reforço da sua atuação. Companhias aéreas com modelos de negócio diferente. Aquilo que se verificou em termos de distribuição tarifária não foram comportamentos suscetíveis de distorcer a concorrência, e porque creio que era em concreto. Isso é que o senhor deputado se referia, o que se tem verificado, o que tem obrigado aqui a uma intervenção da ANAC vai mais no sentido de clarificar, junto em concreto dos CTT, que são entidade pagadora e também da IGF da explicação da desagregação da estrutura tarifária sempre que é apresentado um novo produto tarifário, o que há alterações tarifárias na própria tarifa das condições da própria tarifa, tem havido aqui assim um trabalho grande, com maior incidência até na Região Autónoma da Madeira, do que propriamente na Região Autónoma dos Açores. Mas seja como for, no sentido



de nós olharmos para a tarifa, percebermos as suas componentes e explicarmos aos CTT o que é que são os vários códigos, o que é que está contemplado na tarifa, para depois se fazer o cotejo daquilo que são as condições de elegibilidade da própria tarifa, para que os CTT não é o modus operandi dos CTT, não é propriamente quer dizer, neste momento, com 8 anos de experiência, já vão saber alguma coisa sobre regimes tarifários, mas de qualquer das formas. Foi mais essa a nossa atuação. Não se verificaram por parte das companhias aéreas comportamentos suscetíveis de distorcer a concorrência. Verifica-se naturalmente que a creio que essa será talvez um ou isso será talvez um dos pontos, que o senhor deputado terá em mente o que os senhores deputados queiram mais à frente, abordar as flutuações dos preços das tarifas consoante as alturas do ano em que nos encontramos, decorrem justamente do aumento da procura e, portanto, havendo mais procura automaticamente, haverá um ajustamento aos preços, mas isso é o comportamento normal do mercado e essa talvez esteja ligada, ou estará seguramente ligada, a um ponto da minha intervenção, tentar arranjar aqui mecanismos que permitam aos próprios cidadãos açorianos terem um comportamento mais eficiente, percebendo essas flutuações que acontecem, são flutuações de mercado, estamos a falar de rotas que estão liberalizadas, ajudar também, pensar aqui um ajudar um bocadinho na forma como se pode ajudar o cidadão a ter um comportamento mais eficiente para, mitigar, pelos menos ter em conta essas flutuações de mercado e não ser tão prejudicado a ou pelo menos não sair com um dispêndio, tão significativo relativamente à passagem a aérea, em concreto, respondendo à sua questão, não se verificou por parte das companhias aéreas comportamentos suscetíveis de distorcer a concorrência se assim tivesse acontecido, a ANAC no âmbito das suas atribuições, teria tido uma intervenção muitíssimo mais musculada com a aplicação de contra ordenações e a abertura de processos de investigação e depois a necessária colaboração com a autoridade da concorrência.

Na réplica o deputado Joaquim Machado referiu, com exceção de eventualmente da taxa “XP”, portanto, podemos dizer com segurança que as companhias aéreas não estão a abusar da circunstância do mercado? E outra questão o decreto-Lei 41/2015 também atribui à IGF e à ANAC a elaboração do relatório anual de verificação das condições do mercado de funcionamento para eventual revisão. Se alguma vez. a ANAC foi, digamos chamada, à elaboração desse relatório ou confrontada com a possibilidade de fazer a revisão do valor do subsídio social de mobilidade, algum dos anos que decorre neste período de 2015 até agora.

A Dra. Ana da Mata, respondeu, Não há evidência para a ANAC nestes 8 anos de aplicação do regime de qualquer comportamento suscetível de distorcer a concorrência por parte das companhias aéreas e isso inclui a taxa de emissão de bilhete. Não tenho elementos que me permitam concluir como sendo a que me permitam concluir que existam evidências, que corroborem a afirmação que o senhor deputado fez de que as companhias aéreas, com exceção da taxa “XP”, não tenho evidências que eles tenham acontecido, aliás, os problemas que eu tenho evidência que têm acontecido com a taxa de emissão de bilhetes estão porventura mais relacionados com intermediários do que propriamente com as companhias, não tenho evidências que me permitam corroborar a afirmação que o senhor fez, isto relativamente à primeira parte,



a segunda parte da questão, a ANAC tem de facto essa competência de elaboração do ANAC e IGF tem essa competência de elaboração de relatório conjunto e fazem-no anualmente. No primeiro ano, em 2015, não foi feito porque o período de aplicação é muito pequeno. Em 2015, quer dizer, os relatórios têm que ser entregues até ao primeiro trimestre do ano seguinte. E, portanto, no primeiro trimestre do ano seguinte, estávamos a falar do primeiro trimestre de 2016 e não havia massa crítica para se fazer o relatório, por um lado, e por outro lado, do ponto de vista técnico, não era muito correto fazê-lo, porque como sabe, as viagens aéreas são compradas com alguma antecedência ou viagens aéreas. Eram compradas com alguma antecedência, portanto estamos aqui assim na transição de dois regimes e, portanto, as conclusões poderiam ser erróneas e o objetivo destes relatórios é dar ao decisor político informação, para querendo e assim entendendo, proceder à revisão e, portanto, com essa ressalva desse primeiro ano, todos os anos a ANAC e a IGF fazem essa avaliação. Esses relatórios consubstanciam dois tipos de análise. Uma análise que se percebe claramente que a análise feita pela ANAC em que tem as distribuições tarifárias de todas as viagens feitas, portanto de todos os passageiros, incluindo cidadãos, beneficiários e turistas e, portanto, outros cidadãos porventura e que não são beneficiários. É uma análise também à concentração do mercado perceber se o mercado está muito concentrado, se não está muito concentrado, justamente porque mercados mais concentrados são passíveis de ter práticas que possam eventualmente distorcer a concorrência. Portanto, o nível de concentração de mercado é relativamente expressivo e daí a nossa preocupação. Depois há uma outra análise, voltando um bocadinho atrás à questão colocada pelo deputado no CHEGA há pouco em que IGF já é faz e plasma as considerações, e os dados estatísticos relativos à certificação das contas e a fiscalização do modelo e, não me alongando muito mais na resposta, mas tentando corresponder à expectativa do senhor deputado no que diz respeito à clarificação que pretende, todos os anos a ANAC e IGF fazem essa avaliação, desde há algum tempo, que a ANAC e IGF tem vindo a chamar a atenção para o facto de, as viagens estarem a aumentar. Isso é bom. É sinal de que o subsídio está a cumprir o seu propósito, mas, de facto, aquilo que se verifica, é uma concentração nas viagens nos escalões entre os 360 e os 400 euros, mais expressiva nos cidadãos, mas, claro, diluída do ponto de vista estatístico, no total das viagens efetuadas, e fazemos obviamente esses relatórios e temos oportunidade de chamar a atenção e dar informação para o decisor político a quem compete definir as políticas públicas atuar.

Luís Leal (PS) - Cabe ao Estado. assegurar a territorialidade, a continuidade territorial e, através da ANAC fiscaliza a política tarifária das companhias aéreas, como está previsto no decreto-Lei 41/2015. Mas estas a sua explanação, tendo em conta as últimas declarações do senhor Ministro, não podem ser desgarradas, digamos assim, e, portanto, é preciso compreender que as declarações, senhor Ministro, aonde ter por base, aquilo que são as conclusões, pelo menos da IGF e da ANAC, não acredito que senhor Ministro haja ditas coisas que disse, sem prejuízo da do suporte técnico normal nestas matérias e, portanto, e como nós não queremos colocar os açorianos a pagar a incompetência da República, eu faço lhes as seguintes questões. A estrutura tarifária que referiu. Inclui ou não a taxa de emissão de bilhete designada "XP" por parte das agências e como é que se diluirá? Eventualmente se a resposta for positiva? A segunda questão,



embora a ANAC já haja deixado claro que não houve distorção da concorrência, designadamente através das transportadoras aéreas, a verdade é que diariamente nós ouvimos as pessoas a dizer que os preços praticados são exacerbados, de facto, criou-se uma cultura, pelo menos nos Açores das famílias e das empresas e das associações desportivas suportarem se, no fundo, através da experiência e do profissionalismo, das agências de viagens, se não fosse agências de viagens, eu diria mesmo que o princípio da continuidade territorial estaria beliscado no mínimo. Porque ainda há bem pouco tempo, muitos pais foram ver as “Queima das Fitas” dos seus filhos, e eu tenho a certeza que agora é que as famílias vão buscar o subsídio para efetivamente liquidar as passagens aéreas, portanto, se não houvesse este esforço, é um pouco paradoxal, porque a “Vox Populis” diz que no diz que as passagens são caras, é difícil manter os filhos e se não fosse esta questão. E, portanto, a pergunta muito concreta se os preços praticados não demonstram pelo menos uma posição dominante de mercado, já que não é distorcer a concorrência, mas se demonstram uma posição dominante no mercado? Outra questão a ANAC no âmbito das suas funções, alguma vez fez uma análise comparativa, um “Benchmark” dos modelos de subsídio de mobilidade existentes na Europa? Isso, sim, conhecem, por exemplo, aquele que é aplicado nas Canárias? E se a ANAC identifica algum constrangimento a que o passageiro paga apenas 134 euros, ou tarifa que se venha a designar e o acerto do valor do bilhete seja feito diretamente entre o Estado e a companhia?

A Dra. Ana da Mata respondeu, naturalmente que o senhor Ministro fez as declarações que fez isto, e está na posse dos relatórios da ANAC e, portanto, estou em crer que terá sido essa a base, Mas a questão deverá ser endereçada ao senhor Ministro. Como compreenderá a estrutura tarifária? A taxa “XP” é considerada como uma taxa elegível, a estrutura tarifária incluída taxa “XP”, foi a pergunta que me fez? Há estrutura a estruturas tarifárias de transportadoras aéreas que não têm a taxa XP incluída, há estruturas tarifárias de transportadoras aéreas que têm taxas “XP”, portanto, a transportadoras aéreas que cobram uma taxa, há outras que não cobram. Isso tem a ver com o modelo de negócio. A taxa “XP” é uma taxa elegível, como uma taxa sobre taxa de combustível, tal como as taxas aeroportuárias são todas taxas elegíveis nos termos do enquadramento regulatório aplicável, agora a transportes aéreas que cobram, há outras que internalizam e, portanto, não cobram essa taxa, mas isso tem a ver com o modelo de negócio de cada transportadora aérea. Os preços praticados são exacerbados e, portanto, a questão é perceber se existe aqui assim, um exercício de poder de mercado, não numa lógica monopolística, porque não se verifica, mas tendo em conta que o mercado é um mercado concentrado e os preços, os preços praticados são exacerbados, vamos lá ver, estatisticamente a informação que a ANAC recolhe e de que mais de metade das viagens globais para a região, portanto, para os “Gateways” da Ponta Delgada e Terceira, estão nos escalões menos 60 euros e entre 60 e 118 euros, mais de metade. Portanto há aqui tem de fazer uma análise e a resposta que dou aos senhores deputados tem que ser sempre quando me diz que as viagens são exacerbadas, nós temos várias vários precários, vários tarifários estatisticamente, baseada com dados relevantes e, portanto, não é uma mera opinião, é fundamentada com base nos dados estatísticos que nós temos, mais de metade das viagens estão nos escalões de menos 60 euros e entre 60 e 118 euros. Portanto, estatisticamente, são estes os valores que a ANAC tem e são



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

estes os valores recolhidos, por duas vias, com base nos inquéritos que foram feitos às várias transportadoras e que têm a ver com o seu modelo de negócio. que eu tive oportunidade de explicar anteriormente. A questão relativa às agências de viagens, queria deixar aqui uma nota que me parece também ser importante, a ANAC tem feito aqui uma série de diligências, juntamente com a IGF naturalmente, para tentar perceber um bocadinho, quais as causas raiz destes comportamentos ou destas situações menos positivas, até mesmo para os próprios cidadãos e para Região Autónoma. E temos tido a colaboração da associação portuguesa das agências de viagens que têm colaborado connosco e é importante também queria deixar aqui esta nota. Tem colaborado connosco no sentido de identificar práticas menos corretas, no sentido de alertar e de prestar também informação técnica para um domínio que não é o domínio da ANAC, porque a ANAC, como bem sabem, não tem a “Overside” portanto, não tem atribuição sobre o exercício da atividade das agências de viagem. Portanto, a nossa missão está diretamente relacionada com as transportadoras aéreas, mas sem prejuízo, temos tido um contato muito positivo associação portuguesa das agências de viagem. Eu gostaria também de deixar aqui esta nota porque me parece importante, também para efeitos de esclarecimento. Última questão tem que ver com os modelos de subsídio existentes na Europa. Sim, temos conhecimento dos modelos existentes na europa, temos tido reuniões com a Comissão Europeia, inclusivamente técnicos da ANAC, estiveram recentemente em reuniões sobre obrigações de serviço público para perceber sobre que modelos é que existem, designadamente o modelo das Canárias. O subsídio ao preço do bilhete, eu referi isso na minha intervenção inicial, já foi um modelo utilizado na Região Autónoma, mas foi um modelo utilizado no âmbito de obrigações de serviço público, não no que diz respeito à rotas liberalizadas, portanto, respondendo à sua questão, a definição das políticas públicas compete ao Governo, se me pergunta se a ANAC vê algum entrave acho que não, mas que já aconteceu no passado e, portanto, é uma definição de política pública e o decisor político que tem de decidir, a competência da ANAC e a missão é dar informação relevante para que essa decisão seja melhor informada possível. Temos que fazer aqui sempre uma abordagem tendo em conta o enquadramento regulatório aplicável e, portanto, eu estou a falar do Regulamento 1008, que tem que ver enfim que é o regulamento também, com base no qual são definidas as obrigações de serviço público por um lado, e, por outro lado, também manifestar aqui assim, ou dar aqui, nota, de uma pista que eu lancei também na minha intervenção, que é a seguinte, as transportadoras aéreas têm vindo a aumentar a oferta de serviços e, portanto, nós temos vindo, tal como tive oportunidade de transmitir aos senhores deputados, temos vindo a verificar um incremento nas ligações aéreas, as decisões das transportadoras aéreas de se estabelecerem, decisões económicas do seu modelo de negócio estão intimamente relacionadas, naturalmente com o enquadramento regulatório vigente e com a certeza jurídica que tem, são opções de negócio, que as transportadoras aéreas fazem e, portanto, a nota que aqui deixo é uma qualquer alteração a essa estrutura, a esse enquadramento regulatório, deverá ser também objeto de ponderação, questionar as transportadoras aéreas e ter os inputs, os contributos das transportadoras aéreas sobre a melhor forma de operacionalizar. Por que, de facto, as decisões de negócio das transportadoras aéreas no mercado liberalizado foram feitas sem barreiras à entrada, portanto, a havendo aqui esta alteração da filosofia, será importante recolher contributos das transportadoras aéreas sobre a melhor forma de operacionalizar essa decisão. Caso venha ser essa a decisão de políticas públicas



que é adotada, portanto, sim, conhecemos o modelo das Canárias e temos aqui que ter em conta o que é que é feito em termos de obrigações de serviço público, porque é que não é feito em termos de obrigações de serviço público e o “Benchmarking” a ANAC já está a trabalhar num “Benchmarking” e temos trabalho feito nessa matéria relativamente àquilo que são as outras opções., as obrigações de serviço público e estes são coisas diferentes, mas sim a ANAC tem conhecimento do modelo e tem algum trabalho feito nesse domínio. Ou seja, o constrangimento tem que ver justamente com a última parte da minha intervenção, mas repare para a transportadora aérea significa que, do ponto de vista da tesouraria, a transportadora aérea não recebe a tarifa no momento da compra, temos que ser objetivos. não é uma questão, o senhor deputado parece-me importante, não é uma questão de a ANAC considerar que deve o que não deve, volto a dizer a definição de políticas públicas compete ao decisor político, o que eu estou a dizer é, e é importante também percebermos isso, nós temos agentes económicos que estão no mercado, que tomaram as suas opções de criação de bases e de ofertas, com base num determinado enquadramento, e esse enquadramento pressupõe que não há barreiras à entrada, não há barreiras criadas no sentido do livre estabelecimento de uma relação de um contrato com o passageiro. A introdução dessas normas, altera, não estou a discutir se para bem se para mal a situação, altera o “Status Quo”. A transportadora aérea, repare, e eu estou-me a referir em concreto, a esta anteproposta que foi a base do convite que os senhores deputados me endereçaram. A ANAC não estaria a desempenhar aqui um bom papel se não alertasse os senhores deputados para esta alteração de contexto, este é o nosso papel, é alertar os senhores deputados a alertar os poderes públicos para as alterações de contexto e depois porque as decisões políticas têm que ser o melhor informadas possível. Esse é o nosso papel, há aqui uma alteração de enquadramento que tem que ser estudada e que tem que ser avaliada. Se conseguirmos articular todos os interesses em presença de uma forma a mitigar eventuais constrangimentos tanto melhor, e foi isso que eu disse na minha intervenção inicial, dizendo que a ANAC está naturalmente disponível para investigar e para analisar e para estudar outras hipóteses, mas a ANAC não estaria a fazer um bom papel e não estaria a prestar um bom serviço aos senhores deputados. E foi assim que eu entendi, é assim que a ANAC entende a sua missão, de prestar um serviço de informação transparente, objetiva clara, para dar aos senhores deputados, ao Governo, enfim, é a nossa “Accountability”, se não lhe chamasse a atenção para isto, estaria a fazer naturalmente um mau papel, estaria a prestar um mau serviço, e não é isso nós pretendemos, o nosso compromisso com os cidadãos, com esta casa, com o poder político, com as transportadoras aéreas é um compromisso de transparência e objetividade.

Na réplica o deputado Luís Leal referiu, na resposta aos preços praticados pelas companhias, de acordo com a “Vox Pop”, se havia ou não uma suposta posição dominante do mercado nos valores exacerbados, diz que não do ponto de vista estatístico, mas faz-me lembrar um pouco aqui o PSD e o CDS quando dizem que os dados estatísticos dos passageiros desembarcados aumentam de ano para ano, mas depois há um pequeno pormenor que é muito relevante sobretudo para a “Gateway” da Terceira e a época baixa? A questão que se coloca aqui, consegue com os dados que têm, perceber a diferença dos valores de tarifa praticados na época baixa, e os valores de tarifa praticados na época alta. E isso sim, se calhar as conclusões não vão ser tão



claras que penso eu, ou pelo menos ficaria esclarecido se fossem, porque há uns continuam a achar que é paradoxal as pessoas entenderem que na durante a Páscoa, durante o Natal, na época alta do Verão, dizem que os valores são exacerbados e, portanto, as tarifas são abaixo dos cento e poucos anos. Se tem isso, separado nos dados e nas análises estatísticas que faz, porque para nós é relevante perceber isso, relativamente à última questão vou formulá-la de outra forma. A ANAC vê algum impedimento legal para que atualmente o passageiro pague apenas 134 euros, e o valor do bilhete seja diretamente suportado, seja feito diretamente entre o Estado e a companhia? Portanto, isto não é alterar o "Status Quo" é alterar operacionalização, digamos assim do subsídio.

A Dra. Ana da Mata respondeu, é normal que em contexto de mercado na época alta, as tarifas aumentem, porque a procura aumenta, as tarifas aumentam porque tem o maior número de pessoas, o maior número de indivíduos sejam beneficiários ou não, têm o maior número de indivíduos a quererem procurar as tarifas, mas repare nos dados estatísticos que tenho, não tenho informação de quem é que quer vir para casa e quem não quer ir para casa, nos dados estatísticos que tenho o número de passageiros embarcados e o número de passageiros embarcados é contabilizado nos dados da ANAC entende. Estou-me a referir aos dados da ANAC. É o número de passageiros embarcados, número de passageiros desembarcados e, portanto, é número de passageiros. Eu Não sei se o passageiro é um residente ou não residente. Daí eu ter dito e ter apresentado e ter partilhado com os senhores deputados esta análise estatística de que, globalmente todos os passageiros, estamos a falar das tarifas praticadas para a transportadora aérea não sabe se passageiro residente ou não. A transportadora aérea não sabe quando o passageiro compra neste momento, a transportadora aérea não sabe se o passageiro é residente ou não residente. Relativamente a esta questão, época alta, época baixa, pois ela chama-se época alta, época baixa, tem justamente a ver com a procura e, portanto, nas férias escolares, nos feriados, é normal que haja mais procura, havendo mais procura, é normal que os preços aumentem, por isso é que eu dizia há pouco, que temos que arranjar estratégias para ajudar os cidadãos e para, porventura, ter uma redação que possa, ir de encontro a esta situação da flutuação da procura por motivos de natureza mais turística, para que os cidadãos não sejam, ou pelo menos tentar aplacar ou diluir um bocadinho mais essa variação, mas sim, a época alta, época baixa, chama-se Alta e baixa, justamente porque a procura aumenta ou diminui. Relativamente à última questão, aquilo que tenho que lhe dizer é que a ANAC neste momento tem que estudar o enquadramento, é porque nós não estamos em contexto de obrigações de serviço público, estamos a criar barreiras à entrada e, portanto, neste momento a ANAC tem que estudar do ponto de vista a legal essas opções e fá-lo-á naturalmente nos grupos de trabalho que vierem a ser criados para discutir o tema.

António Lima (BE) - Há bocado estava em à parte, por assim dizer, estava apenas a referir que não é exatamente assim, pelo menos porque nem todas as companhias aéreas saibam se o passageiro é residente ou não, pelo menos no caso da SATA Internacional. Há um campo em que o passageiro se identifica como residente ou não sei se das outras é assim ou não fiquei. Não, mas na cidade Internacional isso acontece. Antes de colocar duas questões, eu julgo que



uma delas já foi de certa forma respondida, mas gostaria de clarificar essa matéria. Gostaria de dizer que há muito tempo que temos vindo a defender o Bloco de Esquerda, alterações ao atual modelo social de mobilidade porque ele, de facto, ao longo do tempo tem revelado fragilidades, principalmente no caso, com quem temos mais efetivamente mais contactos e mais e mais informação. Os passageiros têm dificuldades com que são conhecidas, que têm a ver com não só a carga burocrática que o modelo acarreta, mas também com os custos, porque na verdade, são custos que os passageiros encorem terem de adiantar, por vezes largas centenas de euros para conseguirem deslocar-se no país e, fazendo aqui um paralelismo em todo o país, há outros, não tirando a questão do transporte aéreo, transporte rodoviário no transporte ferroviário, a preços regulados limitados e um cidadão que se desloca no país têm forma de se deslocar, nalguns locais melhor ou pior, mas tem forma deslocar preços minimamente comportáveis e os cidadãos das zonas autónomas têm que ter esse mesmo direito deslocado para o para o resto do país a um preço que possam suportar. Não vou repetir questões que já foram muitas delas, já foram colocadas, mas tenho duas que ainda, uma delas tem algumas dúvidas, outra gostaria de colocar porque é efetivamente distinta. Em primeiro lugar, percebi e gostaria dessa confirmação de que a ANAC não tem dados relativamente à proporção do número de passageiros transportados, que é residente ou não, por aquilo que percebi na sua intervenção anterior, essa informação a ANAC não dispõe, mas suponho que talvez a IGF tenha esses dados, eu gostaria dessa confirmação, isso para tentar perceber efetivamente se o número de passageiros residentes na informação que a ANAC terá se é suscetível de ter algum impacto na estrutura tarifária que as companhias aéreas, apresentam e praticam, na sua operação. Gostaria de qual outra questão que tem a ver com a comparação com o modelo existente na Madeira que tem, é praticamente idêntico, com uma diferença relevante, que a existência de um teto máximo ao valor da tarifa elegível gostaria de perceber relativamente à comparação entre as estruturas tarifárias e os preços, preços praticados entre as companhias aéreas na Região Autónoma da Madeira e na Região Autónoma dos Açores. Se esse teto máximo que existe na Madeira terá algum impacto na limitação dos preços que as companhias aéreas praticam, ou seja, o facto de existir um teto máximo na Madeira tem levado a que os preços que haja uma moderação, no valor do teto máximo ou se não existem dados para aferir isso?

A Dra. Ana da Mata referiu, vou lhe dar uma resposta se calhar, não tão objetiva relativamente à proporção do número de residentes transportados, que foi a primeira questão que me colocou, nos relatórios anuais de avaliação da capacidade de avaliação das condições de oferta procura nos relatórios anuais quem a faz com o IGF há uma parte dos relatórios que tem a ver com as nossas estatísticas e depois a parte, naturalmente, que tem a ver com o valor do subsídio pago, o número de beneficiários, respondendo à sua pergunta no relatório, eu tenho o número de beneficiários, a ANAC tem porque está no relatório, é a parte da IGF. Para ser transparente, a ANAC tem, mas a ANAC não é a produtora originária dessa informação dados de natureza agregada que são plasmados no relatório por parte da IGF e, portanto, eu sei o número de beneficiários, que não será o número que o senhor deputado pretende porque os beneficiários podem voar mais do que uma vez e, portanto, aquilo que o senhor que o senhor deputado pretende saber é o número de vezes que cada beneficiário voou e perceber qual é que é a



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

percentagem no total de viagens, não temos essa informação nos exatos termos, não será uma informação difícil. É uma questão da IGF fazer pegar e fazer a “Query” de outra maneira e, portanto, não considerar pelo número de pedidos, mas o número de vezes que os Nibs aparecem, portanto, embora a sensação que tenho é que é um número relativamente pouco expressivo, de qualquer das formas tal como tive oportunidade de dizer. A ANAC transmite aos senhores deputados informação que fiável, correta e objetiva e, portanto, nesta fase, os elementos que têm para partilhar com o senhor deputado esclarecimentos que são estes. Portanto, será com certeza uma questão de endereçar à IGF, e esta com certeza que pegará nos dados e conseguirá fazê-lo. Teto máximo do ramo, vamos lá ver as transportadoras, tem aqui um comportamento de partir do momento em que temos um teto máximo de se ajustarem a esse teto máximo, portanto, é um comportamento normal de mercado. Embora se verifique que também no caso da Madeira as tarifas mais baixas são aquelas que são mais representativas, mas voltamos à mesma questão, senhor Deputado, estamos a falar do número de passageiros globais e, portanto, não só passageiros residentes.

Na réplica o deputado António Lima, perguntou se tinha dados relativamente à proporção de tarifas na Madeira superiores a 400 euros, isto é, pretendo exatamente perceber se esta proporção é semelhante?

A Dra. Ana da Mata respondeu, de cabeça não sei, mas o comportamento não é particularmente diferente, mas, terei todo o gosto em endereçar essa informação à Comissão.

Na segunda ronda inscreveram-se os deputados Luís leal, Joaquim Machado

Luis Leal - Relativamente à taxa “XP” a ANAC tem algum entendimento daquilo que deve ser o valor médio do mercado, considerando que a APVT defendeu nesta Comissão, que a taxa para “One way” tinha de ser entre os 20 e os 40 euros e para “Round Trip” tinha de ser entre os 40 e os 80 euros, a ANAC tem uma posição sobre isso?

A Dra. Ana da Mata respondeu estamos a falar de taxas praticadas não pelas transportadoras aéreas, mas pelos agentes, a ANAC tem a posição de que o valor da taxa tem que ser um valor ajustado, esses valores que referiu, são estão em linha com os valores médios que, sobretudo para o online, mas neste momento vamos ter que fazer naturalmente um estudo mais aturado, até porque vamos entrar nos grupos de trabalho que vão ser criados ou que já foram criados por este efeito, partilhar os dados e fazer a recolha desses elementos, de forma a darmos uma informação mais objetiva possível e mais fidedigna possível.

Na réplica o deputado Luís leal questionou, se ao longo destes últimos 8 anos não detetaram desfasamento dessa taxa “XP” nas tarifas aplicadas ao subsídio social de mobilidade dos Açores?

A Dra. Ana da Mata respondeu, ao longo dos últimos anos nos vários relatórios que foram feitos, os tais relatórios anuais que tive oportunidade de transmitir, a ANAC e IGF foram alertando para



o aumento do encargo público e nos últimos relatórios já creio que já haverá alguma referência a essa matéria.

Joaquim Machado – A minha questão resulta da resposta que deu ao senhor deputado António Lima relativamente à existência de um teto máximo na Região Autónoma da Madeira, o qual faz com que as companhias ajustem o seu tarifário, a esse teto, mas faz um ajustamento para baixo ou para cima?

A Dra. Ana da Mata respondeu, fazem um ajustamento para baixo até o teto não é, portanto, vamos lá ver, há sempre tarifas, não vão para cima do teto, as companhias aéreas têm diversos produtos tarifários e isso é importante perceber se e esclarecer. As companhias aéreas têm várias tarifas, para vários preços, inclusivamente a companhias aéreas com modelos um bocadinho diferentes das “Legacy”, companhias aéreas com outros modelos de negócio em que é o próprio passageiro que vai construindo o tipo de serviço que pretende e, portanto, há uma tarifa standard e depois são acrescentados os serviços que são pretendidos. Quer na Região Autónoma da Madeira, quer na Região Autónoma dos Açores. Tem havido um aumento muito expressivo dos encargos para o Estado, com o subsídio social de mobilidade, esse aumento muito expressivo, ou seja, o comportamento da procura é semelhante, não tenho aqui dados objetivos para responder ao senhor deputado do Bloco de Esquerda e por essa razão peço desculpa, porque não vinha preparada para a questão da Madeira, mas o comportamento é semelhante. isto é, aquilo que se verifica é que as tarifas globalmente, quando se fala do transporte aéreo, passageiros embarcados, passageiros globais, as tarifas são mais baixas, quando a IGF faz o apuramento do custo elegível e do valor do subsídio, aquilo que se verifica é que esse valor do subsídio está associado a tarifas mais elevadas, isto é factual, não há aqui nenhuma consideração de mérito relativamente a esta matéria. Naturalmente que havendo um teto, há pelo menos aqui, uma baliza relativamente aquilo que é o custo elegível e o valor que é pago.

Na terceira ronda inscreveram-se os deputados Carlos Silva, Francisco Lima

Carlos Silva (PS) - Utilizando também algumas das perguntas que já foram feitas, mas aprofundando um bocadinho mais, as agências de viagens nos Açores têm um papel, digamos, às vezes quase de substituição do Estado, sobretudo na componente, quando se trata do processo de reembolso, e obviamente que acabam por ter também custos acrescidos quando fazem esse processo, que implica maior dedicação e tempo dos funcionários. A pergunta que faço é, se para a ANAC haveria a possibilidade de haver uma distinção entre taxas de emissão do bilhete, distintas, uma que pudesse ser uma taxa mais simplificada, e a outra que pudesse ser uma taxa que tivesse em conta o facto, por exemplo, de agências de viagens fazerem o processo de reembolso, e aí, acabarem por ter uma função social, uma função financeira de quase substituição do Estado. Isso porque são algumas agências que nos transmitem que haver



uma limitação da taxa sim, estão de acordo, mas haveria a necessidade de haver essa distinção. Essa é a primeira questão. A segunda tem a ver com a proposta que temos aqui em mãos, a anteproposta do CHEGA se, na opinião da ANAC, se essa proposta reduz a burocracia, ou apenas não reduzindo, apenas a transfere do passageiro para as companhias. E se assim é, se isso também não é uma limitação para as próprias companhias áreas, porque acabam por ter mais burocracia nos processos. Uma última pergunta e resulta uma vez mais do modelo do modelo espanhol que já foi aqui falado e também tem sido por nós analisado para percebermos se, de facto, passados 8 anos, o modelo que temos tem muitas virtudes. reconhecemos isso, permitiu um aumento significativo da mobilidade, mas também tem algumas limitações, nós não podemos ignorar o facto de em determinadas situações do ano, obviamente falamos em picos de procura, reconhecemos isso, mas torna-se muito difícil para uma família açoriana, sobretudo quando tem vários elementos do seu agregado familiar, conseguir comportar com o pagamento das viagens. Acontece frequentemente viagens de 600, 700 euros, pode me dizer, é residual, até pode ser, mas acontece. E se essa família não tiver a possibilidade de viajar, e isso pode ter a ver por exemplo, com a necessidade de acompanhar um filho à Universidade, ou outra razão qualquer, é o direito à mobilidade, isso não pode ser limitado. Se não houver uma resposta também da nossa parte, enquanto legisladores para essas situações, nós não estamos a conseguir cumprir a nossa missão na totalidade e é por isso que procuramos respostas adicionais e o modelo espanhol, aparentemente tem essa virtude em que o passageiro paga o valor seria equivalente aos 134 euros, e a companhia depois ficaria com a obrigação de mensalmente enviar um ficheiro para o Estado espanhol ou outra entidade para o indicada e o pagamento seria feito dessa maneira, disse ao meu colega na resposta que para as companhias e seriam a limitação, mas a verdade é que há companhias que operam no mercado espanhol, que também operam no mercado português, se é interessante para o mercado espanhol, porque é que não pode ser interessante para o mercado português, com as devidas adaptações na legislação, percebo que pode ser uma questão de dimensão do mercado, obviamente que a escala torna mais atraente o modelo, mas insisto nesta pergunta, se existir uma compensação para a companhia aérea, por exemplo, como existe para os CTT, se existir uma compensação, alteração do modelo que possa compensar o aumento de encargos financeiros e administrativos para as companhias aéreas, se não seria exequível a alteração do modelo nesta perspetiva?

Francisco Lima - Gostaria de fazer aqui mais uma questão, que tem a ver com aquela tentativa de a Região Autónoma da Madeira alterar, um modelo semelhante à anteproposta do CHEGA, pelo decreto-lei 105/2019. Percebi das palavras da Dra. Ana que houve oposição das companhias aéreas. Eu gostaria de saber se foi das companhias aéreas mesmo? Se foram de todas as companhias aéreas? Ou se foi das próprias agências de viagens? E se essa oposição resulta de não haver mecanismos que aligeirassem o pagamento às companhias aéreas, e essas teriam de suportar alguma questão financeira, ou mesmo de incerteza na validação dos documentos, nomeadamente dos residentes, e quais foram as razões profundas que levaram esse fracasso. Por aquilo que eu percebi já em audição anterior da Secretária Regional, também referiu a mesma questão desse decreto legislativo não ter entrado em vigor.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

A Dra. Ana da Mata respondeu, para a ANAC é absolutamente importante a oportunidade de estar aqui nestes elementos são absolutamente importantes para o nosso compromisso para com o cidadão, para com a Assembleia, para com as regiões autónomas, porque a missão da ANAC está diretamente relacionada com o desenvolvimento sustentado e sustentável do transporte aéreo e, portanto, as questões relacionadas com a coesão territorial, são questões que também nos preocupam. Os 8 anos deste modelo permitiram-nos perceber que o modelo cumpriu os seus objetivos de garantir conectividade, coesão territorial, cumpriu a liberalização das rotas para as “Gateways” de Ponta Delgada e da Terceira, cumpriu o seu objetivo fundamental de incentivar e reforçar as ligações aéreas para os Açores e isso para a ANAC é absolutamente importante. Aumentou os níveis de concorrência, potenciou o acesso a tarifas mais acessíveis e potenciou mais serviços aéreos, com maior número de frequências e aumentando a possibilidade de, obviamente, turistas, com certeza, mas também dos cidadãos a poderem ter o maior número de ligações e maior disponibilidade do no acesso ao continente e, portanto, essa era a aqui uma nota que gostaria de deixar. A ANAC tem tido e eu tive oportunidade de transmitir aos senhores deputados o papel da ANAC nesta matéria a relativamente àquilo que é a distribuição tarifária, tentar perceber em que medida é que as transportadoras aéreas se adaptaram a este novo modelo liberalizado, que alterações das tarifas é que foram sendo feitas e prestar informação sobre essas alterações das tarifas, e, portanto, a ANAC está naturalmente comprometida com o desenvolvimento de um modelo mais adequado. Melhorar ele não é perfeito, claramente, há oportunidades de melhoria. Assinaláveis e creio que essa será uma base importante porque estamos todos de acordo que há oportunidades de melhoria e, portanto, é nesse sentido que temos que caminhar em concreto relativamente às questões que foram colocadas. A ANAC não tem intervenção, as viagens não são reguladas pela ANAC e, portanto, a definição dessas políticas públicas, senhor deputado perdoar-me á mas não irei aqui tecer considerações de mérito, relativamente à atuação das agências de viagens e ao papel substitutivo das agências de viagens, volto a reforçar a minha intervenção de que a ANAC tem contato com a associação portuguesa das agências de viagens, justamente para perceber essas dinâmicas, porque é uma parte importante do mercado que não está sob a nossa alçada e, portanto, é importante para nós recebermos esse sentido, e isso claramente que confirmo. Dar nota que relativamente a essa matéria deixarei naturalmente para o decisor político, as intervenções e as considerações que decidir fazer com base no contexto em presença e nos vários inputs que recolha. Relativamente às questões que colocam sobre a anteproposta que está na base do convite que foi endereçado à ANAC, o objetivo desta anteproposta, tal como nós o entendemos e como nós olhámos para ele, foi no sentido de tentar retirar aqui um peso, um ónus ao passageiro, e foi nessa perspetiva que foi analisado, agora, quando fizemos esta análise, naturalmente que nos recordamos da lei, e agora vou juntar as respostas ao senhor deputado do CHEGA, quando fizemos a análise desta proposta, fizemos esta leitura para preparar a vinda aqui à Assembleia, verificámos que existem semelhanças importantes nas duas, porque objetivamente aquilo que se pretende é que o passageiro não tenha que despende do valor total da tarifa e, portanto, tenha o seu “Maxfer” e transferir para as transportadoras aéreas a operacionalização administrativa. E, portanto, quer nesta anteproposta, quer na lei 105, que se referia à Região Autónoma da Madeira e, portanto, esta similitude levanta nos aqui algumas preocupações, porque nós estamos a alterar o enquadramento aplicável, estamos a criar um



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

encargo, uma tarefa adicional às transportadoras aéreas de operacionalizar o sistema, por outro lado, também nas duas propostas, nós temos aqui uma transferência do risco, para as transportadoras aéreas, porque é mencionado que o Estado não se responsabilizará, perdoar-me-ão, se a menção que faço não é exata, mas que o Estado não se responsabilizará por pagamentos indevidos e, portanto, é transferido o risco para a transportadora aérea, ora, o negócio das transportadoras aéreas é o negócio do transporte aéreo. Quando eu chamava à atenção dos senhores deputados de que é importante ouvirmos as transportadoras aéreas, e respondendo em concreto à questão que o CHEGA colocou, sobre quais os elementos as questões que foram suscitadas pelas transportadoras aéreas na altura, reportando uma lei de 105/2019, foram várias transportadoras aéreas, senhores deputados foram as transportadoras aéreas que estavam a operar na altura para a Região Autónoma da Madeira. Sumariamente, as questões que foram colocadas foram, as transportadoras aéreas não entendem relevante e não entendem que está na sua missão, a assunção de riscos relativamente à operacionalização do subsídio social de mobilidade, porque entendiam, palavras das transportadoras na altura, no âmbito dos seus comentários, porque entendem que essa é uma função do Estado. Entendia-se que haveria aqui o ónus, de natureza administrativa, que importava perceber melhor, como é que iria ser operacionalizado, barreiras à entrada porque essas barreiras não existem hoje, e, portanto, nessa perspetiva, será importante ouvir também, a intervenção e recolher os contributos, quanto à adoção de uma solução adequada e positiva, recolher os contributos daqueles a quem depois é exigida essa operacionalização, parece-me que fará sentido essa recolha, até porque há aqui questões importantes, não só dos sistemas de reservas, as questões relacionadas, por exemplo, com as reservas, com os pedidos que são feitos, nos motores de busca on-line, para se perceber depois, como é que é feito, porque na mente do legislador está o acesso às agências de viagens, voltando outra vez aos senhores deputados, numa lógica física, mas o que é certo é que os bilhetes também são disponibilizados online e, portanto, há que também trazer para a equação essa preocupação que porventura, não estando na lógica de atuação ou na mente inicial neste primeiro contributo para desbloquear, estes inputs são importantes, trazer à discussão para se recolherem esses esses elementos que são úteis sob pena depois de termos uma solução, que não seja verdadeiramente adequada à realidade do mercado. Vou dar um exemplo em 2015, no conceito de custo elegível. os senhores deputados encontram, a menção à tarifa económica, eu já me referi a isso aqui encontram conceitos, por exemplo, associados a taxas no âmbito das resoluções da IATA, nem todas as transportadoras aéreas estão associadas à IATA. E, portanto, depois a ANAC tem que fazer aqui uma tradução entre aquilo que é feito, e as taxas e as siglas da IATA, para que depois os CTT possam proceder ao pagamento. Portanto, há aqui um conjunto de oportunidades de melhoria que que só decurso de tempo e que nos permite perceber que temos que aperfeiçoar. Relativamente à questão das Canárias a ANAC está a estudar o tema. É importante não esquecer que nós estamos a falar de rotas liberalizadas, nós estamos a falar de obrigações de serviço Público e, portanto, importará estudar com maior rigor a soluções legais que possam fazer convergir os interesses em presença, quer das transportadoras quer regiões autónomas quer dos passageiros.

Da Audição ao Ministro das Infraestruturas e Habitação, ocorrida a 31 de maio de 2024:



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

O Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação iniciou a sua audição com uma intervenção inicial escrita:

«Quero cumprimentar a todos e assegurar-vos da parte do Governo da República, e da minha, toda a colaboração e lealdade de forma a aclarar tudo aquilo que os Srs. Deputados desta Assembleia Legislativa entenderem carecer de cabal esclarecimento ou explicação. sobre os motivos que justificam a minha participação aqui hoje nesta Comissão, quero transmitir-vos o seguinte:

- O Governo da República criou um Grupo de Trabalho (GT) para analisar e rever o modelo do Subsídio Social de Mobilidade (SSM).
- Este Grupo de Trabalho integra representantes dos três Governos, da ANAC, da IGF e da DG Tesouro e das Finanças. E irá produzir um relatório com conclusões até 15 de setembro.
- Simplificar processo de reembolso. Incentivar procura de tarifas com preços mais baixos. Uniformizar regimes entre regiões autónomas. Combater possibilidade de fraude. Estas são algumas das principais metas do Grupo de Trabalho.
- Reafirmo o princípio do diálogo, essencial no processo de decisão. Em estreita articulação com os Executivos das regiões autónomas.
- É fundamental impedir que o SSM, medida de grande alcance social introduzida em 2015, seja sabotada por delinquentes.
- Para que não restem dúvidas: as conclusões do Grupo de Trabalho serão produzidas no estrito respeito pelos princípios de justiça social que levaram à criação do SSM.
- Estaremos, naturalmente, disponíveis para acolher as conclusões do Grupo de Trabalho e prontos para anotar sugestões posteriores, nomeadamente vindas da RAA. Nem faria sentido o Governo da República agir de outra maneira.
- O SSM é fundamental para garantir a coesão territorial e a solidariedade entre todas as parcelas do Estado português.
- Só em 2023, o SSM abrangeu 203 mil viagens a partir dos Açores e 140 mil viagens desde a Madeira.
- O MIH defende a limitação do custo total elegível máximo. Nos Açores, poderá ser de 600 euros, tal como nas viagens entre a RAA e a RAM. Na Madeira, este limite é de 400 euros.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

- Propõe-se, também, uma limitação à taxa de emissão de bilhetes em 35 euros, com fatura a ser exigida à companhia aérea.
- Será a primeira vez, desde 2015, que ficarão definidos limites claros, instrumento fundamental no combate à fraude.
- Que não restem dúvidas: o Governo condena sem reservas qualquer comportamento ilícito. Não só o Estado foi lesado com a utilização fraudulenta do SSM: também os contribuintes o foram.
- Pretende-se introduzir princípios de racionalidade económica em todo o processo, com a certeza de que ninguém ficará excluído. Nem cidadãos residentes nos Açores, nem cidadãos equiparados a residentes, nem estudantes.
- É preciso, também, salvaguardar princípios fundamentais de legalidade de maneira a garantirmos um combate implacável a ilícitos criminais.
- Desde 2019, têm vindo a ser desmanteladas redes criminosas. O valor global da fraude ultrapassa 6 milhões de euros, tendo sido deduzidas acusações a cerca de 60 arguidos.
- Na questão do SSM o Governo da República agirá com celeridade e ponderação, salvaguardando os interesses dos residentes nas regiões autónomas.
- É totalmente inaceitável ver açorianos e madeirenses com dificuldade no acesso ao reembolso do SSM.
- Fica uma garantia: nenhum cidadão ficará prejudicado pela conduta dos prevaricadores. O justo não pode pagar pelo pecador.
- Sublinho: não está em causa a continuidade do SSM. Que permite conciliar a lógica do mercado livre com o interesse do Estado.
- Queremos sensibilizar agências de viagens e companhias aéreas para aderirem ao novo modelo que resultará do processo de revisão em curso até ao dia 15 de setembro.
- O Governo da República defende, em qualquer circunstância, o reforço da simplificação e desburocratização de processos para melhor servir os cidadãos.
- Também, a propósito das recentes exigências dos CTT que questionam os cidadãos sobre o motivo das viagens, a preencher em impresso próprio, vale a pena deixar uma palavra sobre o absoluto respeito pela proteção dos dados dos cidadãos e do seu direito à privacidade.



- Reforço, entretanto, a garantia a todos os açorianos: sejam quais forem as alterações a este modelo, ninguém perderá o direito ao SSM.»

No final da intervenção inicial, o Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação reiterou que, ao contrário do que tem vindo a ser veiculado na esfera pública e mediática, a continuidade do Subsídio Social de Mobilidade não está em causa, mas sim que a fraude não continuará com este Governo da República, assim como deixou a garantia a todos os açorianos de que, sejam quais forem as alterações a este modelo a serem implementadas, quer numa fase preliminar, quer posteriormente, ninguém perderá o direito já conquistado ao subsídio social de mobilidade.

Numa primeira ronda, o Deputado Joaquim Machado desenvolveu o enquadramento daquilo que é o pensamento do PSD sobre esta matéria, sendo uma conquista inédita da Autonomia no que concerne à mobilidade dos açorianos e à continuidade territorial e coesão social, pelo que o valor atualmente em vigor de 134€ não poderá ser aumentado, quando muito poderá ser diminuído. Com uma vigência de 8 anos, o atual modelo apresenta algumas virtudes, embora sendo imperfeito, no que toca à burocracia a que os passageiros residentes estão sujeitos, à necessidade de adiantar a totalidade do custo da viagem para só depois haver ressarcimento, através de uma entidade intermediária, à existência de abusos e fraudes, que importa diligenciar no sentido de eliminar os fatos que propiciam esse comportamentos, sendo desejável que o custo seja imputado ao Estado, no princípio de proporcionar os mesmos direitos aos cidadãos com o menor custo possível. Em seguida, avançou uma condição divergente com o Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação, no que se refere ao teto máximo, na medida em que, não sendo o PSD contra a fixação de um limite máximo à Taxa XP, esse critério não evita, por si, a fraude, que já foi aplicado na Madeira e que lá se verificaram situações de fraude e uma reivindicação madeirense de se equiparar ao subsídio social de mobilidade praticado nos Açores. Por fim, enunciou uma condição convergente com o Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação no que se refere à elegibilidade para usufruir deste subsídio, questionando como é que ficam os açorianos ou os não-residentes, mas elegíveis com os seus direitos garantidos com a fixação de um limite máximo de valor de tarifa elegível para efeitos de subsídio social de mobilidade.

Em resposta, o Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação agradeceu a questão e remeteu para a sua declaração inicial, tendo acrescentado que pretende combater a fraude, segundo relatório da Inspeção-Geral das Finanças, a três níveis concomitantemente: fixar um preço máximo, uma taxa de emissão máxima e exigir a fatura da companhia aérea. Assim como garantir que ninguém fica de fora, que se alcança ao chegar-se a um valor para os Açores equivalente ao que se chegou para a Madeira, de 400€. Para início de debate, propusemos 600€ como valor ideal para os Açores, sendo que agora estamos a fazer uma análise mais aprofundada e em colaboração com o Governo Regional, onde já se verificou que 95% dos voos são abaixo dos 600€. Neste momento, importa perceber quanto é que ficam acima, para garantir que ninguém fica de fora e perceber emergência, seja por questões de saúde, emergências, exames, etc.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Em réplica, o Deputado Joaquim Machado referiu acompanhar as preocupações explanadas e as medidas propostas para o combate à fraude, ainda que tenha alguma dificuldade em compreender o contributo que a fixação do limite máximo pode servir para esse combate, felicitando o Governo da República por ter avançado com a constituição do Grupo de Trabalho que estudará esta matéria, que foi anunciado ao longo dos últimos 8 anos, sem que tenha reunido nem tão-pouco produzido trabalho. Findou a réplica com 2 exemplos raros: seja de um aluno açoriano deslocado que pretende alterar o regresso da viagem, por ter terminado os exames mais cedo e, por isso consegue regressar aos Açores mais cedo, ou de um residente que se desloca a Lisboa para um conjunto de consulta e exames de curta duração, viagem essa que se prolonga além do tempo inicialmente previsto e que, por isso, implica uma alteração ao regresso. Estes exemplos serviram para o Deputado Joaquim Machado reiterar que a definição de um limite elegível não poderá condicionar a necessidade de se garantir o custo da viagem de 134€, uma eventual reprogramação da viagem e um volume mínimo de bagagem de porão, sendo tal considerado como um retrocesso.

O Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação reafirmou que não está em causa qualquer questão de retrocesso e que o relatório da Inspeção-Geral das Finanças e da ANAC esclarece sobre o efeito prático do limite máximo. Também referiu que a questão que o Governo da República tem colocado à discussão já existe na Madeira que, embora também apresente situações de fraude, são em menor volume do que nos Açores. Acrescentou que viagens excecionais, como viagens de urgência e de carácter inadiável têm de ser comportadas pelo modelo, como sejam as relacionadas com Saúde, que são facilmente justificadas por Médico que tenha de entrar no processo ou as de Educação. Referiu serem situações de exceção e não de regra, pois a regra objetivamente levou a mais de 6 milhões de euros de fraude detetada, fora a que não foi detetada.

Numa primeira ronda, o Deputado Francisco Lima lembrou que esta anteproposta do Chega vem ao encontro da necessidade de simplificação da questão burocrática e financeira, em que os açorianos são quem suporta os adiantamentos dos preços das viagens e esperam pelo reembolso, assim como combate à fraude. Em questão, o Deputado Francisco Lima perguntou se o Governo da República terá flexibilidade ou não para subir o teto máximo de 600€ ou se é um valor definitivo. Também questionou sobre a taxa de emissão de bilhete, se o valor apurado de 35€ tem em consideração a realidade das empresas, mormente as agências de viagens dos Açores que têm de suportar custos financeiros, taxas de juros atuais bastante elevados, nomeadamente quanto trata de deslocações de comitivas desportivas, e se esse valor apurado de 35€ também se refere à taxa de emissão online. Ainda perguntou sobre a possibilidade de transferência de verbas para os Governos Regionais, ficando estes com o ónus de administrar estes valores e de forma mais próxima.

Em resposta, o Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação disse já ter respondido à questão dos 600 euros como um valor inicial para discussão. Quanto ao 35€ da taxa de emissão de bilhete, referiu ter sido o valor alcançado em comum acordo com todo o setor das agências de



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

viagens. Em relação à transferência de competências para os governos regionais, como já havia dito na Assembleia da República, o Governo da República está disponível a que o grupo de trabalho se debruce também sobre este tema. Não sendo possível implementar agora, quando tiverem o relatório do Grupo de Trabalho, a 15 de setembro, naturalmente que sim.

Em réplica, o Deputado Francisco Lima perguntou se a data de 15 de setembro é a data em que o relatório do grupo de trabalho será produzido e qual será a data que o Governo da República apresentará o novo modelo do subsídio social de mobilidade. Em resposta, o Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação informou que a data seria anunciada a seu tempo e que, de momento, estaria a aguardar o relatório do Grupo de Trabalho, que já tem reunião marcada para dia 7 de junho, que produzirá o seu trabalho e que posteriormente o Governo da República tomará as suas decisões.

Numa primeira ronda, o Deputado Luís Leal lembrou que cabe ao Estado assegurar a continuidade territorial, que as recentes declarações do Senhor Ministro, como a proposta de limitar a taxa de emissão de bilhete a 35€, com exigência de fatura e limitação do custo elegível para um máximo de 600€ foram alicerçadas em relatórios técnicos, como o da Inspeção-Geral de Finanças e da ANAC, pelo que a grande preocupação do PS é de que não haja retrocessos em matéria de subsídio de mobilidade social e que este poderá acontecer quando se estabelece um teto, pelo que questionou se, até às conclusões do grupo de trabalho, o Governo da República pretende alterar a legislação sobre o subsídio social de mobilidade. Também questionou se o Governo da República pretende manter o teto máximo da tarifa para as viagens entre os Açores e o Continente e a Madeira os 600€, independentemente de ser uma posição negocial inicial? Por fim, questionou se o Governo da República vai ou não estruturar na tarifa de residente a taxa de emissão de bilhete.

Em resposta, o Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação lembrou que as questões agora colocadas foram as mesmas colocadas pelos Deputados socialistas na Assembleia de República e que já foram respondidas cabalmente, mas que volta a responder de que vai alterar a legislação, porque a legalidade assim o exige e que, se não agir perante um relatório da Inspeção-Geral de Finanças, estaria a cometer uma ilegalidade. Em relação aos 600€, este é um valor inicial de conversação que garante que ninguém fica de fora, sendo que, qualquer alteração feita será por força do relatório da Inspeção-Geral de Finanças e no estrito acordo de que ninguém ficará de fora.

O Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação acrescentou que o relatório da Inspeção-Geral de Finanças e da ANAC acontecem quando também estão em curso processos judiciais sobre fraudes a este subsídio, motivo pelo qual o Governo não poderia “enfiar a cabeça na areia”, que seria como aceitar a fraude como uma normalidade e este Governo não o aceita. Mais, reiterou que não está em causa qualquer retrocesso pela fixação de um limite máximo, quando já o existe na Madeira e que se pretende tratar igual o que é igual (Açores e Madeira), com a consciência de que as tarifas dos Açores são diferentes das da Madeira e que, por isso, o teto máximo nos



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Açores terá que ser, necessariamente, diferente do da Madeira, por isso se lançou o valor inicial de 600€, sendo que 95% dos bilhetes são em valor inferior, mas que poderá ser superior a 600€. O Governo da República está a fazer essa afinação para ser publicado nas próximas semanas.

Em réplica, o Deputado Luís Leal clarificou que a posição do PS é de completo repúdio a qualquer fraude ou qualquer outro crime praticado no âmbito do objeto em discussão, esclareceu de que o Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação não tinha sido claro quando fazia alguma alteração à legislação, nem quanto à fixação ou flexibilização do teto máximo de 600€ e denuncia um aparente paradoxo do Senhor Ministro quanto a esta questão. Em resposta, o Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação enfatizou que a sua missão é defender os interesses dos portugueses, dos açorianos e para reafirmar que ninguém fica de fora, independentemente das leituras que possam querer retirar e fazer a leitura política como entenderem. Da parte do Governo da República, há uma postura de diálogo estreito e de respeito uns pelos outros, de respeito pela legalidade, de transparência de um valor inicial negocial e de posteriormente um valor mais real, de cumprimento de uma primeira decisão de curto prazo e depois de outra de longo prazo.

Numa primeira ronda, o Deputado António Lima referiu que, tendo em conta os anúncios que o Governo da República fez, quer em Assembleia da República, quer na presente audição, tendo em conta que são identificadas potenciais ilegalidades no sistema atual, é de facto um problema que tem de ser resolvido e o Bloco que Esquerda está plenamente de acordo quanto à limitação das taxas de emissão de bilhete, mas não compreende o motivo da posição de um teto máximo para o subsídio social de mobilidade, quando parece não haver distorções de mercado devido ao subsídio social de mobilidade. Neste sentido, o Deputado António Lima questionou o motivo da imposição do teto máximo, que no seu entender não seria a medida a tomar, mas sim a de simplificação do modelo e a de fixar a taxa de emissão de bilhete, mas que não compreende qual a relação entre o teto máximo e o combate à fraude, tendo referido não ter tido acesso ao relatório da Inspeção-Geral das Finanças.

Em resposta, o Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação referiu que pode trazer novos elementos à discussão, como por exemplo entre janeiro e fevereiro, foram reembolsados 1,7 milhões de euros, o que perfaz uma média de bilhete emitido acima de 1.000,00€ fora da época alta, e que, por isso, não é preciso ir ao relatório da Inspeção-Geral das Finanças para perceber porque é que é preciso meter um teto. Ainda assim, o próprio relatório diz claramente que a ausência de um limite máximo fixado por dar origem a fraude ou que se comprovou a existência de bilhetes falsificados, pelo que importa perceber e evitar essa fraude no futuro. Mas reitera, novamente, de que o Governo da República assevera que ninguém fica de fora e felicita o Bloco de Esquerda na ação da Deputada à Assembleia da República Marisa Matias que referiu o ponto de que se o modelo atual é injusto, será na injustiça de serem os açorianos e madeirenses a avançar com o valor total da viagem e só posteriormente reembolsados e aqui também deixou o compromisso de que o grupo de trabalho se debruçará sobre este assunto, para encontrar uma solução, como seja o Governo Regional uma terceira entidade que possa permitir aos nossos



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

concidadãos que não tenham que avançar com o total da viagem, num primeiro momento.

Em réplica, o Deputado António Lima referiu que a questão do reembolso é uma matéria que deve ser melhorada e que o Bloco de Esquerda tem tido propostas para tal, que o custo da medida possa ser uma preocupação para o Governo da República, embora o problema mais sentido para o passageiro residente seja o processo burocrático e deveria ser esse o foco do Governo da República, em não tornar o modelo pior do que o atual, abordando que se há viagens a preços superiores a 1.000,00€, é evidente que os que ultrapassaram os 600€ não serão passíveis de reembolso e os passageiros ficarão penalizados. Em resposta, o Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação esclareceu que o exemplo de viagens a preços superiores a 1.000,00€ são fraudes, porquanto as companhias aéreas disseram que não emitiram nenhum bilhete a preços superiores a 1.000,00€, motivo pelo qual urge fazer alterações por causa das preocupações das pessoas, porque há um relatório da Inspeção-Geral das Finanças e porque vivemos num Estado de Direito, portanto não é admissível a distorção de discurso e da narrativa que alguns pretendem fazer, voltando a afirmar de que ninguém vai ficar de fora.

Numa segunda ronda, o deputado Joaquim Machado reiterou a importância do subsídio social de mobilidade para a continuidade territorial e a mobilidade dos açorianos, a necessidade de se combater toda e qualquer fraude, ainda que existam sempre, com maior ou menor intensidade. Reiterou a reivindicação madeirense de aproximar o seu modelo aos dos Açores. Repetiu que 134€ será o valor máximo a que qualquer açoriano deverá pagar, com limite máximo fixado ou não. Reforçou de que um novo modelo não poderá tirar direitos, como seja o direito de manter a possibilidade de alterar a viagem, o mínimo de bagagem de porão e o valor de 134€. Por fim, solicitou o acesso ao relatório da Inspeção-Geral das Finanças, caso não tenha caráter confidencial, bem como solicitou informação sobre se foi uma fiscalização ordenada ou regional e qual a periodicidade destes relatórios, assim como informação sobre a percentagem de fraudes nas 2 regiões autónomas. Também, congratulou o desafio do atual Governo da República em fiscalizar e dar consequência às fiscalizações desta matéria.

Em resposta, o Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação referiu que perante relatórios da Inspeção-Geral das Finanças, se detetam fraude e/ou incongruências, o Governo deve agir, as entidades públicas devem agir, com a consciência de que poderá não chegar ao nível zero de fraudes. Em relação ao volume de fraude, na Madeira é menor desde logo porque não há bilhetes a 1.000,00€, como houve em janeiro e fevereiro nos Açores a serem vendidos e onde, no limite, pode aparecer um bilhete falso a 3.000,00€ e o Estado pagaria. Relativamente ao pagamento de mais de 134€, voltou a esclarecer de que todos açorianos ficam dentro deste espetro e que este é o montante máximo que pagarão. Por fim, disponibilizou-se a partilhar toda e qualquer informação que seja possível e permitida, como seja o relatório da Inspeção-Geral das Finanças.

Em réplica, o Deputado Joaquim Machado aludiu ao princípio de separação de poderes legislativo e executivo, ao primado da legalidade dos procedimentos e da distinção da componente técnica e administrativa e da decisão e ação política. Também abordou o sucesso da Tarifa Açores, ainda



que seja aplicada num contexto diferente do contexto do subsídio social da mobilidade. Enfim, apontou de que o Parlamento dos Açores deverá ter acesso ao relatório da Inspeção-Geral das Finanças e um resumo dos vários relatórios deste âmbito emanados por essa entidade, seja truncado ou não. Em resposta à réplica, o Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação sintetizou as principais ideias da sua intervenção inicial.

Numa segunda ronda, o Deputado Francisco Lima questionou sobre a data em que o Governo da República teve conhecimento do relatório da Inspeção-Geral das Finanças e se o timing eleitoral influenciou as alterações a este modelo, sendo que o anterior Primeiro-Ministro António Costa já em 2019 adiantava que este modelo era ruinoso, tendo ficado satisfeito com os esclarecimentos prestados de salvaguarda de que ninguém pagaria mais do que o valor atualmente em vigor. O Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação respondeu não ter indicação de quando teve conhecimento do relatório, o timing eleitoral não influenciou de forma alguma este processo, pois o Governo da República constituiu agora o grupo de trabalho, estão a analisar os valores médios e ideais e estamos neste processo nas próximas semanas pretendemos garantir que fica tudo fechado.

Numa segunda ronda, o Deputado Luís Leal referiu que o Governo da AD vai impor, por via legislativa, a limitação da taxa de emissão de bilhete designada por XP a 35€. De acordo com a APAVT, o ajuste pode ser one-way de 20€ a 40€ e round-trip de 40€ a 80€. Neste sentido, perguntou se essa limitação à taxa de emissão de bilhete no valor de 35€ refere-se às de one-way ou round-trip, perguntou qual a percentagem de beneficiários do subsídio de mobilidade dos Açores que adquiriu bilhetes acima de 400€, em 2023 e qual a percentagem de beneficiários que adquiriu bilhetes acima de 400€ durante a época alta: Natal, Páscoa e Verão.

Em resposta, o Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação referiu que a limitação da taxa de emissão de bilhete a 35€ é one-way e disponibilizou-se a enviar os dados sobre as percentagens de beneficiários.

Em réplica, o Deputado Luís Leal perguntou se o Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação se admiraria que à volta dos 38% a 40% dos beneficiários pagaram acima dos 400€ ou se considera uma taxa elevada de pessoas a comparar passagens acima de 400€. O Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação respondeu de que não estaria a ser ouvido numa Comissão de Inquérito, nem a ser inquirido no sentido de achar o que é provável ou improvável, mas que se apresentou com factos, com verdade e com a palavra do Governo da República sobre esta matéria.

Numa terceira ronda, o Deputado Carlos Silva abordou de que a imposição de um teto máximo de 600€ ou de 650€ vai fazer com que, em determinadas alturas do ano, no Verão, na época alta da época festiva da Páscoa do Natal, vai implicar um aumento do valor do subsídio social de mobilidade para quase o dobro, pelo que perguntou se tal não foi considerado pelo gabinete? Se a flutuação de preços em determinadas alturas do ano não poderia conflitar com a fixação de



um teto máximo.

Numa terceira ronda, o Deputado Nuno Barata disse compreender a necessidade de se estabelecer um teto máximo, embora questione o que acontece nas situações de viagens com valores superiores a 600€, bem como levantou a questão de como será possível encontrar equilíbrio entre simplificar e desburocratizar quando depois se exige mais um documento.

Em resposta, o Senhor Ministro das Infraestruturas e Habitação reafirmou o que já respondeu a questões idênticas em rondas anteriores, reafirmando que a criação de um teto máximo será equiparada ao que acontece na Madeira. Também referiu que para as agências de viagens, 68% dos bilhetes são emitidos em valores acima dos 400€ enquanto as companhias aéreas informaram que apenas 15% das viagens se situam acima dos 400€, o que demonstra a clara necessidade de se criar um teto máximo, sendo absolutamente incontornável para o Governo da República que o subsídio social de mobilidade é para continuar, pois é uma medida socialmente justa, promotora de coesão territorial. Numa terceira nota, o Senhor Ministro reiterou que nenhum açoriano ficará de fora, assim como nenhum madeirense ficou de fora, nem nenhum açoriano pagará mais de 134€. Também reiterou que foi criado um grupo de trabalho conjunto entre Governo da República e governos regionais dos Açores e da Madeira, estando já agendada reunião de trabalho e que até setembro este grupo de trabalho apresentará resultados. Ainda, explicou que a exigência de mais um documento pode ser mais burocracia, mas é burocracia no combate à fraude, assim como o é o limite na taxa de emissão de bilhete, porque permite uma atitude inspetiva mais ágil, junto da autoridade tributária para se verificar se a fatura é real ou não.

CAPÍTULO V

SÍNTESE DA POSIÇÃO

- Do Partido Social Democrata (PSD):
Aprova o relatório e emite parecer de abstenção com reserva de posição para plenário, face à presente iniciativa.
- Do Partido Socialista (PS):
Abstém-se no relatório e emite parecer de abstenção com reserva de posição para plenário, face à presente iniciativa.
- Do Partido Chega (CH):
Aprova o relatório e emite parecer favorável face à presente iniciativa.



- Do Bloco de Esquerda (BE):
Aprova o relatório e emite parecer de abstenção com reserva de posição para plenário face à presente iniciativa.
- Do Partido Popular Monárquico (PPM):
A Representação Parlamentar do PPM, apesar de ter assento na comissão sem direito a voto, foi auscultado, e emitiu parecer de abstenção com reserva de posição para plenário face à presente iniciativa.
- Da Iniciativa Liberal (IL)
A Representação Parlamentar do IL, apesar de ter assento na comissão sem direito a voto, foi auscultada, e emitiu parecer de abstenção com reserva de posição para plenário face à presente iniciativa.

CAPÍTULO VI

VOTAÇÃO DOS PARTIDOS

O Grupo Parlamentar do PSD emite parecer de abstenção relativamente à presente iniciativa.

O Grupo Parlamentar do PS emite parecer de abstenção relativamente à presente iniciativa.

O Grupo Parlamentar do CH emite parecer favorável relativamente à presente iniciativa.

A Representação Parlamentar do BE emite parecer de abstenção relativamente à presente iniciativa.

CAPÍTULO VII

CONCLUSÕES E PARECER

Com base na apreciação efetuada, a Comissão de Economia deliberou, por maioria com votos a favor do CHEGA, e com as abstenções com reserva de posição para Plenário do PSD, PS e BE, emitir parecer favorável relativamente à Anteproposta de Lei n.º 2/XIII – “Simplifica o modelo de atribuição do Subsídio Social de Mobilidade a residentes na Região Autónoma dos Açores”.



Velas, 5 de junho de 2024

O Relator

Paulo Silveira

O presente relatório foi aprovado por maioria, com os votos a favor do PSD, CHEGA e BE e com voto de abstenção do PS.

Ao presente relatório são anexos os pareceres escritos rececionados.

O Presidente

Paulo Simões