



## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

## RELATÓRIO

José Manuel Rodrigues (CDS-PP)

**Coordenação**

Cláudia Aguiar Monteiro (PSD)

Lídia Bulcão (PSD)

Carlos Enes (PS)

Jacinto Serrão (PS)

João Paulo Viegas (CDS-PP)

Bruno Dias (PCP)

Catarina Martins (BE)

28 JUNHO 2012

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

#### ÍNDICE

- I - Introdução
- II - Objeto do Grupo de Trabalho e Plano de Atividades
- III - Atividade desenvolvida
- IV - Enquadramento constitucional e jurídico nacional e europeu
- V - Transportes Aéreos - Região Autónoma dos Açores
- VI - Transportes Aéreos - Região Autónoma da Madeira
- VII - Conclusões e Recomendações

#### ANEXOS

- Anexo 1 - Legislação nacional e comunitária sobre transportes aéreos
- Anexo 2 - Sínteses das reuniões e audições realizadas pelo Grupo de Trabalho
- Anexo 3 - Pareceres recebidos
- Anexo 4 - Contratos de concessão

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

#### I - INTRODUÇÃO

O Grupo de Trabalho “Transportes Aéreos para a Madeira e Açores” foi constituído no seio da Comissão de Economia e Obras Públicas em 15 de Dezembro de 2011 (Ata nº 41/XII/1ª SL/CEOP), com um mandato originalmente previsto de 60 dias e posteriormente prorrogado excecionalmente pela Comissão, para noventa dias a contar do dia 2 de fevereiro de 2012, na sequência de um requerimento apresentado pelo Grupo de Trabalho, nesse sentido, por considerar que o mandato de curta duração inicialmente definido pela Comissão se afigurava demasiado exíguo, face à complexidade das tarefas a realizar.

Na sua composição, sob a coordenação do CDS-PP, o Grupo de Trabalho integrou no total de oito Deputados/as:

- ✓ José Manuel Rodrigues (CDS-PP) - Coordenador
- ✓ Cláudia Monteiro de Aguiar (PSD);
- ✓ Lídia Bulcão (PSD);
- ✓ Carlos Enes (PS);
- ✓ Jacinto Serrão (PS);
- ✓ João Paulo Viegas (CDS-PP),
- ✓ Bruno Dias (PCP),
- ✓ Catarina Martins (BE).

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

#### II - OBJETO DO GRUPO DE TRABALHO E PLANO DE ATIVIDADES

O Grupo de Trabalho - Transportes Aéreos para a Madeira e Açores, nos termos do mandato que lhe foi concedido pela Comissão de Economia e Obras Públicas e do Plano de Atividades aprovado, teve por objeto:

“Estudar e apresentar soluções para os custos e constrangimentos à mobilidade dos portugueses das Regiões Autónomas entre estas e o Continente, designadamente introduzindo algumas regras na liberalização do transporte aéreo, para que os madeirenses e açorianos tenham viagens a preços mais acessíveis”.

Para o cumprimento dos seus objetivos, o Grupo de Trabalho elegeu como tarefas prioritárias os transportes aéreos para a Madeira e Açores, os aéreos inter-ilhas e respetivas taxas aeroportuárias praticadas, dada a existência de regimes diferentes em várias rotas que vão desde a concessão de serviço público (nos Açores) à liberalização total (na Madeira) e os subsídios de mobilidade aos residentes que se pretende alterar, serem também diferentes.

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

Plano de Atividades aprovado pelo Grupo de Trabalho em 2 de março de 2012 e posteriormente apresentado à Comissão de Economia e Obras Públicas:

#### PLANO DE ATIVIDADES

##### 1 – Introdução

O Grupo de Trabalho denominado “Transportes Aéreos para a Madeira e Açores”, foi constituído em 15 de Dezembro de 2011, conforme ata nº 41/XII/1ª SL/CEOP.

Trata-se de um Grupo com um mandato originalmente previsto de 60 dias e posteriormente prorrogado excepcionalmente pela Comissão de Economia e Obras Públicas, para noventa dias a contar do dia 2 de fevereiro de 2012, na sequência de um requerimento apresentado pelo Grupo de Trabalho, nesse sentido, por considerar que o mandato de curta duração inicialmente definido pela Comissão se afigurava demasiado exíguo, face à complexidade das tarefas a realizar.

Este Grupo de Trabalho teve como objeto “Estudar e apresentar soluções para os custos e constrangimentos à mobilidade dos portugueses das Regiões Autónomas entre estas e o Continente, designadamente introduzindo algumas regras na liberalização do transporte aéreo, para que os madeirenses e açorianos tenham viagens a preços mais acessíveis”.

Para o cumprimento dos seus objetivos, o Grupo de Trabalho elegeu como tarefas prioritárias, numa primeira fase, os transportes aéreos para a Madeira e Açores, os aéreos inter ilhas e respetivas taxas aeroportuárias praticadas, dada a existência de regimes diferentes em várias rotas que vão desde a concessão de serviço público (Açores) à liberalização total (Madeira) e os subsídios de mobilidade aos residentes que se pretende alterar, serem também diferentes.

A composição do Grupo, sob a coordenação do CDS-PP, através do Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP), integrou também os Deputados/as:

- ✓ Cláudia Monteiro de Aguiar (PSD);

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

- ✓ Lídia Bulcão (PSD);
- ✓ Carlos Enes (PS);
- ✓ Jacinto Serrão (PS);
- ✓ João Paulo Viegas (CDS-PP),
- ✓ Bruno Dias (PCP),
- ✓ Catarina Martins (BE).

### 2 – Reuniões

As reuniões tiveram uma periodicidade semanal com algumas exceções relacionadas com as audições realizadas

### 3 – Audições e Pareceres

Para a concretização do trabalho a realizar realizou-se um conjunto de audições, às seguintes entidades:

- ✓ Administrações das empresas de transportes aéreos, que asseguram as ligações para a Madeira, para os Açores e, as ligações inter ilhas:
  - TAP;
  - SATA;
  - EASYJET;
  - TRANSAVIA.
- ✓ Administrações das empresas que fazem a gestão aeroportuária nas Regiões Autónomas:
  - ANA;
  - ANAM;

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

- ✓ Entidades representativas do setor do Turismo:
  - Associações empresariais dos Açores e da Madeira
  - APAVT
  - CTP;
  - Sindicatos e Comissões de Trabalhadores
- ✓ Os Órgãos de Governo próprio das Regiões Autónomas:

#### 4 – Pedidos de informação por escrito

- IGF, sobre os valores pagos relativamente ao subsídio de mobilidade, nos anos de 2008 a 2011.

#### 5 – Tarefas / Atividades

- Levantamento e análise da legislação em vigor;
- Levantamento e análise dos contratos de concessão em vigor;
- Eventual Promoção de iniciativa legislativa ou recomendações.

#### 6– Conclusão

- Apresentação de um relatório final que inclua as conclusões das audições realizadas e sugestões apresentadas, bem como as avaliações efetuadas pelos Deputados.

### III- ATIVIDADE DESENVOLVIDA

No decurso do seu mandato o Grupo de Trabalho em apreço realizou um total de 17 reuniões, onde se incluíram 6 audições: das companhias aéreas que efetuam as ligações

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

aéreas entre o Continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira (TAP, SATA, EASYJET e TRANSAVIA) e das 2 entidades aeroportuárias (ANA e ANAM):

AUDIÇÕES	
DATA	ENTIDADE
16.03.2012	<b>TAP</b> Air Portugal
16.03.2012	<b>ANAM</b> - Aeroporto da Madeira <b>ANA</b> - Aeroportos e Navegação Aérea
03.04.2012	<b>SATA</b> Airlines
12.04.2012	<b>EASYJET</b> Air
12.04.2012	<b>TRANSAVIA</b>

As sínteses das reuniões ordinárias e atas das audições realizadas constam do Anexo 2 ao presente Relatório. Os slides utilizados e os textos entregues nas audições poderão ser consultados no [sítio do Grupo de Trabalho na Internet](#).

Foram igualmente solicitadas informações por escrito a um conjunto de entidades representativas do setor, tendo o GT obtido os pareceres/respostas de:

<b>IGF</b> - dados sobre o subsídio de mobilidade entre o Continente e a Madeira
<b>Secretaria Regional Cultura, Turismo e Transportes da RA Madeira</b> - contratos de concessão e exploração para operações aeroportuárias na Madeira e contratos de incentivos que a ANAM celebrou com companhias low cost.
<b>Secretaria Regional Cultura, Turismo e Transportes da RA Madeira</b> - pedido de resposta a um conjunto de perguntas
<b>Secretaria Regional de Economia dos Açores</b> - pedido de resposta a um conjunto de perguntas
<b>ACIF - CCIM</b> - pedido de resposta a um conjunto de perguntas

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

**GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES**

<b>APAVT</b> - pedido de resposta a um conjunto de perguntas
<b>CCIA</b> - pedido de resposta a um conjunto de perguntas
<b>Subcomissão de Economia da ALRA</b> - pedido de resposta a um conjunto de perguntas
<b>Comissão Permanente de Finanças, Economia, Turismo e Transportes da ALRM</b> - pedido de resposta a um conjunto de perguntas
CTP - pedido de resposta a um conjunto de perguntas
Comissão de Trabalhadores da TAP - pedido de resposta a um conjunto de perguntas

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

#### IV - ENQUADRAMENTO CONSTITUCIONAL E JURÍDICO

##### 1 – ENQUADRAMENTO NACIONAL

A Constituição da República Portuguesa consagra na alínea g) do artigo 9º como tarefa fundamental do Estado “promover o desenvolvimento harmonioso de todo o território nacional, tendo em conta, designadamente, o carácter ultraperiférico dos Açores e da Madeira”. Este preceito é reforçado na alínea e) do artigo 81º que designa como incumbência prioritária do Estado “promover a correção das desigualdades derivadas da insularidade das regiões autónomas e incentivar a sua progressiva integração em espaços económicos mais vastos, no âmbito nacional ou internacional”.

A Lei Fundamental, no nº 1 do artigo 229º, estipula que “os órgãos de soberania asseguram, em cooperação com os órgãos de governo próprio, o desenvolvimento económico e social das regiões autónomas, visando, em especial, a correção das desigualdades derivadas da insularidade”.

Estes preceitos constitucionais garantem o “princípio da continuidade territorial” a que Portugal está vinculado, no âmbito da União Europeia e que visa uma progressiva igualdade de direitos entre todos os cidadãos, independentemente do espaço onde residem. É nesta base que a legislação nacional consagra programas de apoio para atenuar os constrangimentos e desigualdades derivadas da insularidade e ultraperiferia dos Açores e da Madeira.

Neste quadro, os transportes aéreos são cruciais para atingir esses objetivos de desenvolvimento das regiões e de melhoria da qualidade de vida dos portugueses dos arquipélagos. Ao longo do tempo, o Estado garantiu as suas tarefas constitucionais através das Obrigações de Serviço Público nas ligações aéreas entre as Regiões Autónomas e o território continental. Os serviços aéreos regulares entre o Continente a Região Autónoma da Madeira foram objeto de imposição e obrigações de serviço público, nos termos do procedimento previsto na alínea a) do nº 1 do artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 2408/92, do Conselho, do Conselho de 23 de Julho, publicado no Jornal Oficial das Comunidades Europeias, através da Comunicação da Comissão nº 98/C267/05, de 26 de Agosto.

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

A partir de Abril de 2008, após a publicação da comunicação da Comissão Nº 2007/C188/04, de 11 de Agosto, com a entrada em vigor do Decreto-Lei nº 66/2008, liberalizaram-se as rotas entre o Continente e a Madeira, mantendo-se as obrigações de serviço público para o transporte aéreo entre o Continente e os Açores e entre a Madeira e o Porto Santo, por via de concursos públicos para atribuição das concessões. A Lei 50/2008, de 27 de Agosto veio efetuar a primeira alteração ao Decreto-Lei Nº 66/2008, explicitando no nº2 do artigo 1º que “sem prejuízo de atribuição do subsídio de mobilidade por parte do Estado, as transportadoras aéreas poderão adotar práticas comerciais mais favoráveis para os residentes das Regiões Autónomas e estudantes”.

A Lei nº 21/2011, de 20 de maio, procedeu à Segunda alteração ao Decreto-Lei nº 66/2008, de 8 de Abril, que “regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos residentes e estudantes, no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e a Região Autónoma da Madeira” de forma a estender o subsídio social de mobilidade aos transportes marítimos.

Este diploma teve como objetivo adaptar a redação do artigo 1º, da alínea f) do artigo 2º, do nº 2 do artigo 4º, do nº 3 do artigo 11º e do nº 2 do artigo 12º do Decreto-Lei 66/2008, de 9 de Abril, aos serviços marítimos.

Nos termos do nº 2 do artigo 4º do Decreto-Lei nº 66/2008, de 9 de Abril, a Portaria nº 316-A/2008, de 23 de abril veio fixar o valor do subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários no âmbito dos serviços aéreos entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira. O artigo 1º fixou o valor do subsídio atribuído pelo Estado em 60 euros por viagem de ida e volta entre a Região Autónoma da Madeira e o Continente em 30 euros por viagem de ida simples. Não é atribuído subsídio quando a tarifa praticada tiver um montante igual ou inferior aos valores anteriormente referidos (nº 3 do artigo 4º do Decreto-lei nº 66/2008 de 9 de abril e artigo 7º da Portaria nº 316-A/2008, de 23 de abril).

A Lei 14/2011, de 2 de maio, veio eliminar as discriminações em razão da nacionalidade no acesso ao regime de subsídio ao preço do bilhete público relativamente aos serviços aéreos para regiões insulares, periféricas ou em desenvolvimento, procedendo à segunda alteração ao Decreto-Lei nº 138/99, de 23 de abril. A Lei fixou na alínea e) do artigo 11º que podem beneficiar do regime de subsídio ao preço do bilhete “os *trabalhadores*

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

*nacionais, com menos de 6 meses de residência nas Regiões Autónomas que se encontrem vinculados por contrato de trabalho celebrado com entidade patronal com sede ou estabelecimento nessas regiões e ao abrigo do qual o local de trabalho seja uma dessas regiões”. A Lei na alínea f) estipulou, ainda, o mesmo direito para “os cidadãos que sejam titulares de autorização de residência válida e domicílio fiscal permanente nas regiões abrangidas”*

De salientar, ainda a Lei nº 15/2004, de 11 de maio que veio estabelecer a tarifa de formação para estudantes do ensino superior nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores. Nos termos do nº1 do artigo 3º entende-se por tarifa de formação o preço de transporte de passageiro, bagagem e mercadoria e as condições em que se aplica, bem como o preço e condições referentes aos serviços de agência e outros serviços auxiliares.

## 2 – ENQUADRAMENTO EUROPEU

Nas vésperas da adesão portuguesa à Comunidade Económica Europeia, os Açores e a Madeira eram das regiões mais pobres da Comunidade. Esta situação levou a que as autoridades nacionais e comunitárias tivessem uma preocupação especial de modo a que os princípios de coesão e integração delineados pela política europeia fossem aplicados de forma eficaz.

Esta realidade conduziu à adoção de medidas específicas para as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, que se concretizaram no programa POSEIMA, em 1991. As regiões ultraperiféricas (RUP), como passaram a designar-se após o Tratado de Maastricht, em 1992, beneficiaram então de um conjunto de medidas de discriminação positiva, tendo o Tratado de Amesterdão, em 1997, consagrado a base jurídica da ultraperiferia, no artigo 299, nº 2.

Os programas operacionais aplicados a partir da década de 90, deram origem a Programas Específicos de Desenvolvimento da Região Autónoma dos Açores e da Região Autónoma da Madeira. Estes programas aplicaram-se às áreas mais diversificadas e, no

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### **GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES**

caso dos Açores, incluiu também um subprograma denominado SATA, destinado a uma participação na renovação da frota da transportadora aérea regional.

No caso da Região Autónoma da Madeira, os programas operacionais nunca tiveram em conta a atribuição de apoios aos transportes aéreos de passageiros. A Região beneficiou de apoios comunitários até 2000 para a ampliação do Aeroporto Internacional da Madeira e de participação (2003) na construção do barco que faz a ligação com a ilha de Porto Santo.

Nos Açores, para o período que decorre entre 2007-2013, os fundos comunitários concentraram-se principalmente no Programa Operacional para a Convergência (PROCONVERGENCIA).

O objetivo geral do programa PROCONVERGÊNCIA consiste em compensar custos da dupla insularidade. Por um lado, pretende melhorar a rede de infraestruturas de transportes nas ilhas, designadamente as aéreas, quer ao nível das pistas, se justificável, quer ao nível das estruturas de desembarque e embarque de passageiros; por outro lado, e no que concerne às ajudas ao funcionamento dá prioridade à compensação financeira de obrigações de serviço público, em ordem a manter determinados serviços, principalmente nas ilhas de menor dimensão, em que o potencial de mercado inviabiliza a oferta de serviços mínimos para o funcionamento dos subsistemas social e económico.

O eixo 5 do PROCONVERGÊNCIA (FEDER) é um eixo destinado a utilizar a dotação FEDER específica para as RUP. No caso dos Açores, o Governo Regional decidiu afetar 70 milhões de euros no atual QCA para financiar os transportes aéreos, incluindo passagens. Este eixo “Compensar os custos da ultraperificidade”, tem financiado 50% das indemnizações compensatórias atribuídas à SATA AIR Açores pelo transporte aéreo inter ilhas. No caso da Madeira o programa operacional (POPRAM) 2007-2013 assegurou alguns apoios à cobertura dos sobrecustos de transporte de mercadorias.

Num memorando elaborado na sequência de uma reunião em Maio de 2010, em Las Palmas, com a participação de Espanha, França, Portugal e respetivas Regiões Ultraperiféricas, desenhou-se uma visão renovada da estratégia europeia para a ultraperiferia. Nele se afirma que as comunicações aéreas e marítimas entre as RUP e os

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

países vizinhos são ainda deficientes e que a inserção destas regiões nos seus contextos geográficos requer intervenções públicas, seja para apoiar o lançamento de novas linhas como para melhorar a qualidade e regularidade das já existentes.

Assim, à semelhança de programas comunitários específicos já existentes, como os POSEI e o programa de compensação dos custos adicionais da ultraperiferia, poderia revelar-se apropriada a adoção de outros quadros horizontais específicos, concretamente no âmbito da política comum de transportes, da inserção regional ou das regras de concorrência, em particular as ajudas de Estado.

Seguindo esta linha política, foi aprovado em Março de 2012, na Comissão de Desenvolvimento Regional do PE, um relatório sobre a “Proposta de Resolução do Parlamento Europeu sobre o papel da política de coesão nas regiões ultraperiféricas da União Europeia no Contexto da Europa 2020”, onde se apela “à criação de um quadro específico para as ajudas aos transportes marítimos e aéreos nas RUP, do tipo POSEI, assegurando o princípio da continuidade territorial”.

Contudo, nesse mesmo relatório, a necessidade da criação de um programa do tipo POSEI para os transportes acabaria por ficar associada à necessidade de criação de um programa específico conjunto para as áreas da energia, transportes e tecnologias da informação e comunicação (TIC).

Os transportes continuam, assim, a não obter a autonomização necessária relativamente a outras áreas, de forma a concentrar as verbas suficientes para ultrapassar as dificuldades existentes nas RUP, mas com este relatório começa a sentir-se já uma certa abertura a nível europeu para que esse caminho venha a ser trilhado.

É, pois, neste contexto de integração e de apoio comunitário, que Portugal deve orientar as suas propostas no âmbito dos transportes aéreos, de forma a que continue a ser posta em prática uma política de coesão e de apoio específico às RUP, de forma a assegurar o princípio da continuidade territorial.

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

#### V - TRANSPORTES AÉREOS - REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

No caso dos Açores, as transportadoras aéreas que voam atualmente para a região estão sujeitas ao cumprimento de Obrigações de Serviço Público (OSP), mas a realidade social e geográfica das ilhas impõe desafios que por vezes não são satisfeitos pelo modelo atualmente em vigor.

O maior desafio que cabe a este relatório responder é, pois, como se pode reduzir o preço das passagens aéreas sem aumentar as participações financeiras do Estado.

As OSP implicam a adoção de todas as medidas necessárias para garantir a prestação de um serviço que satisfaça normas estabelecidas de continuidade, regularidade, capacidade e fixação de preços, normas estas que as transportadoras aéreas não respeitariam se atendessem apenas aos seus interesses comerciais.

Mas, ainda assim, no que toca aos preços fixados pelas companhias para as viagens entre os Açores e o Continente, há uma crescente contestação por parte da população, sejam açorianos residentes na região ou nas múltiplas comunidades dispersas pelo território continental, sejam turistas que se deslocam ou gostariam de se deslocar às ilhas.

#### 1) TAXAS DE OCUPAÇÃO

A taxa de ocupação é um dos principais condicionantes da viabilidade de uma rota, sendo que os indicadores mundiais apontam para uma taxa de ocupação média de 70%, subindo esta taxa para uma média de 80% no caso das operadoras *low-cost* de referência internacional.

No caso das viagens para os Açores, estes valores de referência têm uma expressão bastante diferente se nos limitarmos apenas aos passageiros residentes, visto que são os únicos que contam para efeitos de pagamento do subsídio de mobilidade previsto nas OSP.

Segundo dados fornecidos pela SATA em audição a este GT, os residentes nos Açores ocupam apenas 35% dos lugares disponíveis nos voos, o que impede a Transportadora de

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

reclamar o subsídio de mobilidade correspondentes aos restantes lugares, visto que um lugar vazio ou ocupado por um não residente não dá lugar a subsídio.

Relativamente às operadoras *low cost*, de sublinhar que nenhuma das ouvidas por este GT manifestou qualquer interesse em voar para rotas de fraca procura, o que deixaria imediatamente de fora as ligações para a grande maioria das ilhas dos Açores. O administrador da Easyjet foi mesmo taxativo quando, em sede de audição deste GT, afirmou não ter interesse em voar para rotas que só garantissem 50% de ocupação.

### **2) REENCAMINHAMENTOS**

As atuais OSP definem que os reencaminhamentos de qualquer passageiro (residente ou não residente) “de” e “para” as atuais “gateways” serão pagos pelo Estado, o que significa que está garantido o sobrecusto do transporte inter ilhas para um passageiro com origem ou destino num aeroporto que não tenha ligação direta com o Continente ou a Madeira naquele dia.

Qualquer alteração do atual modelo de OSP deve, pois, manter este princípio, porque é a única forma de garantir o princípio da não discriminação dos açorianos das ilhas mais pequenas, como o Corvo ou as Flores, face aos açorianos de ilhas com maior movimento de passageiros, como a Terceira ou São Miguel.

### **3) TARIFAS PROMOCIONAIS**

Atualmente, as Obrigações de Serviço Público definem que deverá ser disponibilizada uma “tarifa promocional com restrições, para residentes e estudantes, correspondente, pelo menos a 10% dos lugares oferecidos, por rota, em cada estação IATA, e para um número de lugares e valores, em cada voo, a definir pela transportadora, sem prejuízo de os lugares não reservados poderem ser absorvidos por outras classes tarifárias. Esta tarifa promocional corresponderá a um desconto mínimo de 30% sobre a tarifa de residente ou de estudante, e o seu valor médio ponderado, aferido pelos valores praticados em duas estações IATA sucessivas, não pode ser inferior ao valor do subsídio ao bilhete mais baixo previsto nesta comunicação, em vigor no início da estação IATA de referência”.

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### **GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES**

Isto significa que estas tarifas promocionais podem oscilar entre um valor máximo que corresponde a um desconto de 30% sobre a tarifa máxima de residente, que é atualmente de 199€, e um valor mínimo de 86€ (valor do subsídio ao bilhete), a que acrescem as taxas, o que corresponde a uma variação entre um máximo de 139,30 + taxas e um valor mínimo de 86€ + taxas.

De sublinhar que atualmente as operadoras não aplicam taxas sobre o valor mínimo da tarifa, pois se o fizessem estas passagens tinham um preço final superior a 100€.

Face à dificuldade que os passageiros açorianos têm em conseguir encontrar disponíveis estas tarifas promocionais, qualquer futura revisão das OSP tem de contemplar um aumento da percentagem mínima destas tarifas, que deveria rondar uma disponibilidade mínima de 30%.

#### **4) TARIFAS DE ESTUDANTE**

As atuais OSP definem, igualmente, que “os estudantes, com idade igual ou inferior a 26 anos, cujo domicílio ou estabelecimento de ensino se situe no território da Região Autónoma dos Açores e, respetivamente, frequentem estabelecimentos de ensino ou residam noutra parcela do território nacional, beneficiarão de um desconto de 40% sobre o valor da tarifa pública de classe económica sem restrições, sobre a qual são acrescentadas as taxas”.

Isto significa que os estudantes residentes na RAA pagam, após a dedução do desconto, uma tarifa de 155€ para viagens de ida e volta entre os Açores e o Continente, a que acrescem as respetivas taxas, elevando o valor da tarifa para 245,5€.

Tendo em conta que os estudantes viajam quase sempre em datas de grande procura, como o início e final do ano escolar, o Natal e a Páscoa, dificilmente conseguem ter acesso a qualquer tarifa promocional, que nunca estão disponíveis nas épocas altas.

#### **5) EXCESSO DE BAGAGEM**

Outro constrangimento identificado por este GT foi uma diferença de tratamento existente nas duas companhias aéreas que operam para os Açores relativamente ao excesso de

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### **GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES**

bagagem, com queixas recorrentes dos estudantes e seus pais sobre a discriminação de que se sentem vítimas. Isto porque enquanto a TAP consagrava um tratamento especial aos estudantes, permitindo que levassem um volume com 23 kg e outro até 10kg, a SATA permitia apenas que os estudantes levassem 20 kg, com mais 2kg de tolerância.

De salientar que a SATA, quando confrontada com este problema durante a audição realizada no âmbito deste GT, se disponibilizou para resolver o problema de imediato, tendo inclusive feito posteriormente um anúncio público de que o mesmo estava ultrapassado.

Ainda relacionado com o excesso de bagagem, foi identificado outro constrangimento deste tipo, que diz respeito ao excesso de bagagem que os imigrantes açorianos se veem obrigados a pagar quando desembarcam em Ponta Delgada ou na Terceira, vindos dos EUA ou do Canadá, e pretendem prosseguir viagem até às suas ilhas de origem.

De sublinhar que este constrangimento está diretamente ligado a um outro, que diz respeito aos preços praticados pela SATA nas ligações do exterior com os Açores e à ausência de um bilhete único (ou bilhete corrido) entre a partida e o destino, que está na origem do problema de excesso de bagagem acima identificado.

### **6) SOBRETAXA DE COMBUSTÍVEL**

Durante as múltiplas audições realizadas por este Grupo de Trabalho, foi possível identificar como um dos principais constrangimentos - senão o principal - o preço do combustível, que faz oscilar as taxas de combustível ao sabor das oscilações do mercado. De sublinhar que neste campo os portugueses residentes nas ilhas são duplamente penalizados, porque além de terem de pagar uma tarifa área para se deslocarem inter ilhas e até ao território continental (sempre mais elevada do que a de outros meios), ainda acresce a essa tarifa uma taxa de combustível, o que não acontece, por exemplo, com os passageiros do território continental que se deslocam de comboio, autocarro ou barco.

Isto acontece porque as atuais OSP preveem que as operadores possam passar para os passageiros os custos com o combustível quando o preço médio do barril de petróleo do trimestre anterior seja superior a 50 USD.

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

Ora, tendo em conta as cada vez mais frequentes oscilações do mercado e o facto de a taxa de combustível representar já cerca mais de 30% do preço final da tarifa, este GT deveria propor que a fórmula de cálculo da taxa de combustível fosse adaptada ao valor real do preço do barril de petróleo, alterando-a para um valor próximo dos 100 USD e impedindo assim que as operadoras aéreas sistematicamente passassem este sobrecusto para o passageiro.

#### **7) TAXAS AEROPORTUÁRIAS E GESTÃO DOS AEROPORTOS**

Em audição neste GT, a Easyjet defendeu a criação de tarifas diferenciadas em função do uso que a transportadora faz do aeroporto em questão. Sendo uma proposta interessante para aeroportos de grande dimensão, dificilmente poderiam fazer sentido aplicadas aos aeroportos das ilhas dos Açores, onde a dispersão geográfica e as condições climáticas poderiam distorcer frequentemente o valor atribuído a esse uso, que nunca poderia onerar o passageiro e acabaria por onerar o Estado.

Com a privatização da ANA no horizonte, impera ainda garantir a manutenção do atual modelo de gestão dos aeroportos dos Açores e do preço das taxas aeroportuárias, de modo a garantir que as responsabilidades financeiras da empresa não são transferidas com custos acrescidos para a Região.

De igual modo, deveria este GT propor que os investimentos a executar nos aeroportos da Região sobre a alçada da ANA, como a ampliação da pista do Aeroporto da Horta - há muito prevista e sucessivamente adiada -, devessem ser devidamente calendarizados e previstos nos cadernos de encargos da privatização da empresa, para que depois os investimentos e as obras de manutenção necessários não sejam descartados pelos novos acionistas.

#### **8) LIBERALIZAÇÃO**

A discussão sobre uma liberalização total do transporte aéreo entre a RAA e o Continente há muito que tem vindo a ser discutida, sem, no entanto, se atingir um consenso favorável, sobretudo porque a transição do atual modelo de transportes em vigor nas ligações do

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

Continente com os Açores para uma liberalização total poderia introduzir efeitos perversos para o mercado açoriano, dada a sua maior dispersão e menor dimensão.

Uma futura liberalização total dificilmente suportaria uma política de bilhetes corridos e reencaminhamentos para qualquer ilha dos Açores, um princípio que não sendo salvaguardado poria certamente em causa a coesão territorial e os direitos dos açorianos nas ilhas de menor dimensão.

Assim, a única liberalização que parece consensual é a que diz respeito aos preços, ainda que seja sempre necessário garantir a existência de um “teto máximo” para o preço final da tarifa e de um teto mínimo, que seria correspondente ao preço do subsídio de mobilidade atribuído pelo Estado, atualmente fixado em 86€.

De salientar aqui que a prática corrente do Code Share entre a TAP e a SATA nas ligações de e para os Açores tem servido para distorcer o mercado e a concorrência existente entre estas duas transportadoras, funcionando como uma espécie de monopólio encapotado que acaba por desmotivar o aparecimento de outras operadoras no mercado regional.

A inviabilização do atual sistema de Code Share poderia, pois, ajudar a garantir uma verdadeira concorrência entre as operadoras que atualmente já funcionam no mercado açoriano.

#### **Positivo:**

- Obrigações de Serviço Público garantem transporte aéreo com o Continente e entre todas as ilhas.
- Afetação de verbas do Quadro Comunitário de Apoio ao financiamento do transporte aéreo.
- Reencaminhamentos garantidos pelo Estado no transporte inter ilhas.
- Tarifa de estudante.
- Estabilidade do valor das taxas aeroportuárias.

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

#### **Negativo:**

- Obrigações de Serviço Público demasiado rígidas e impeditivas de entrada de novas Companhias para as principais rotas dos Açores.
- Tarifas promocionais limitadas.
- Oscilações no preço da tarifa de estudante.
- Sobretaxa de combustível elevada.
- Constrangimentos no transporte de bagagem.

### VI – TRANSPORTES AÉREOS – REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

1) A liberalização do transporte aéreo para a Madeira, instituída pelo Decreto-Lei nº 66/2008 de 9 de Abril, nomeadamente das rotas entre o Continente e a Região, foi globalmente positiva para o turismo, principal setor económico do arquipélago, e também para a mobilidade dos residentes. Os dados oficiais disponíveis e os pareceres das entidades consultadas permitem concluir que a concorrência (entrada da Easyjet na rota Lisboa – Funchal e da Transvia na rota Porto – Funchal) aumentou o número de ligações, e conseqüentemente o número de lugares e reduziu o custo da tarifa média por passageiro. A grande alteração introduzida pela liberalização, no que concerne aos madeirenses, foi a atribuição do subsídio de mobilidade do Estado aos residentes em vez do pagamento à companhia. O montante deste subsídio que até Abril de 2008 era de 33% da tarifa, sensivelmente 118 euros (ida e volta), passou a ser fixo e com um valor de 30 euros por percurso entre a Madeira e o Continente.

Os números da Inspeção Geral de Finanças demonstram que esta alteração representou uma grande poupança para o Orçamento de Estado.

Em Abril de 2008, os estudantes da Região Autónoma da Madeira a frequentarem Universidades nacionais que até aí beneficiaram de uma tarifa especial, passaram a usufruir do subsídio de residente. Esta situação é grave porque os estudantes não podem marcar as viagens com grande antecedência e deslocam-se entre o Continente e a Região nos picos de tráfego coincidentes com um grande afluxo de turistas: Natal e fim de ano, Páscoa e Verão. O mesmo sucede com os residentes que, por razões profissionais ou em situação de doença, não podem programar as suas viagens com antecedência.

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

Em 2006, um grupo de trabalho integrado por membros do Governo Regional, associações empresariais e operadores dos transportes e aeroportos defendeu uma “liberalização contratualizada”, designadamente com a imposição de um teto máximo para a tarifa dos residentes. A opção recaiu por um regime concorrencial com liberalização dos preços das tarifas e a aplicação do conceito beneficiário / residente.

O Decreto-Lei nº 66/2008 previa no ponto 1 do artigo 12º que “a revisão do valor do subsídio social de mobilidade deve ser efetuada no decurso dos primeiros três meses de cada ano seguinte à sua aplicação com base numa avaliação das condições de procura e ofertas nas rotas abrangidas pelo presente Decreto-Lei e da respetiva utilização pelos passageiros beneficiários”. O nº 2 cometia a avaliação à Inspeção Geral de Finanças e ao Instituto Nacional de Aviação Civil e a decisão de rever o subsídio aos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do transporte aéreo “...a partir do início de Abril de cada ano”.

Passados 4 anos nenhuma avaliação ou revisão do valor do subsídio de mobilidade foi efetuada, apesar das oscilações do mercado e da subida das taxas associadas ao transporte aéreo. Tem sido entendimento da Inspeção Geral de Finanças que o subsídio social de mobilidade fixado pela Portaria nº 316-A/2008 de 23 de Abril, é aplicado sobre a tarifa paga pelos residentes à companhia e não sobre o custo final da passagem (tarifa + taxa de combustível + taxas aeroportuárias), embora a alínea f) do artigo 2º do Decreto-Lei nº 66/2008 considere como “tarifa de passageiro, o preço expresso em euros, a ser pago pelos passageiros às transportadoras aéreas ou aos seus agentes pelo respetivo transporte e pelo transporte da sua bagagem por meio dos serviços aéreos, bem como todas as condições de aplicação desses preços, incluindo o pagamento e condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares”.

Face ao exposto, podemos identificar os factos positivos e negativos da liberalização dos transportes aéreos entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira:

- POSITIVO
- . Entrada de mais transportadoras nas rotas Funchal – Lisboa e Funchal – Porto.

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

- . Maior número de ligações aéreas diárias e mais oferta de lugares.
- . Integração do aeroporto da Madeira nas linhas operadas por companhias low cost com reflexos no Turismo.
- . Descida média do valor das tarifas.
- . Aplicação do conceito beneficiário / residente.
- . Menor impacto financeiro no Orçamento de Estado

- **NEGATIVO**

- . Oscilação de tarifas muito acentuada consoante oferta e procura.
- . Residentes e estudantes penalizados com tarifas muito elevadas nas épocas altas do turismo: Natal, fim de ano, Páscoa e Verão.
- . Tarifas de viagens, marcadas com menos antecedência, a preços muito superiores à média.
- . Redução do subsídio de mobilidade de 118 para 60 euros.
- . Extinção tarifa de estudante
- . Subsídio de mobilidade só abrange tarifa paga às transportadoras e não incide sobre custo final da viagem paga pelos residentes.
- . Restrições no uso da passagem.
- . Sobretaxa de combustível elevada.

### **2) Ligações Aéreas Madeira – Porto Santo**

As ligações aéreas entre as ilhas da Madeira e do Porto Santo obedecem a obrigações de Serviço Público, na base de um contrato celebrado entre o Estado e a SATA. Trata-se de uma rota que não satisfaz em termos de frequências e de tarifas, quer os residentes no Porto Santo quer a indústria turística. Esta é uma linha com baixas taxas de utilização devido ao regime tarifário rígido e os preços exorbitantes. A tarifa média + taxas para os não residentes tem o valor de 169,14€ e para os residentes 108,14€ numa viagem com os dois percursos.

Os residentes na ilha do Porto Santo são penalizados nas suas deslocações ao Continente já que são obrigados a adquirir duas passagens: uma para a Madeira e outra entre a Madeira e Lisboa ou Porto. Apesar de estarmos perante rotas com regimes diferentes

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

(obrigações de serviço público e mercado liberalizado) e com várias companhias a operar, é justo que se analise a possibilidade de reintroduzir o chamado “bilhete corrido” para os residentes no Porto Santo.

#### **3) Taxas Aeroportuárias – Madeira**

As taxas praticadas nos aeroportos da Madeira e do Porto Santo (86,7% superiores às aplicadas nos outros aeroportos nacionais) são, claramente um fator penalizador da mobilidade dos residentes e de diminuição da competitividade do destino turístico.

O modelo de financiamento da ampliação do novo aeroporto da Madeira com um contrato de empréstimo celebrado entre a ANAM e o Banco Europeu de Investimentos (BEI), obrigou à duplicação das taxas entre 1998 e 2005. A título exemplificativo a taxa YP (aeroporto) na Madeira é de 14,88€ enquanto na Portela é de 7,97€.

O peso da taxa aeroportuária relativamente à tarifa média praticada é superior a 20%. Acresce a taxa PT (segurança) no valor de 4,03€ e a sobretaxa de combustível, fixada pelo INAC e aplicada pela TAP, no valor de 36€ por percurso entre o Continente e as Regiões Autónomas. Acresce o facto de destinos turísticos concorrentes, como as Canárias, terem baixado as taxas em 2011, com reflexos positivos na entrada de turistas (+ 15% que no ano anterior).

Os aeroportos da Região Autónoma da Madeira são os únicos com taxas diferenciadas em Portugal.

#### **4) Taxa de Combustível de Mercadorias**

A taxa de combustível aplicada pela TAP e pela SATA ao transporte aéreo de mercadorias agrava, claramente, os custos das importações para as Regiões Autónomas e torna menos competitivos os produtos insulares, nos mercados nacional e internacional.

Recentemente, a 25 de junho de 2012, esta taxa passou de €0.23/Kg para €0.35/Kg nas mercadorias transportadas pela TAP entre o Continente e os Arquipélagos dos Açores e da



## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### **GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES**

Madeira. Também, nesta área, é dever do Estado atuar para corrigir as desigualdades derivadas da insularidade e cumprir o princípio da continuidade territorial.

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

#### VII - CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

##### PROGRAMA EUROPEU DE APOIO TRANSPORTES REGIÕES ULTRAPERIFÉRICAS

As fragilidades estruturais das Regiões Ultraperiféricas (RUPs) estão claramente reconhecidas no artigo 349º do Tratado de Funcionamento da União Europeia, que define um estatuto próprio para as RUP, com base no princípio da proporcionalidade, permitindo assim um tratamento diferenciado da ultraperiferia, cujo fundamento jurídico tinha já sido introduzido em 1997 com o Tratado de Amesterdão.

No seguimento do reconhecimento desse estatuto próprio, foi criado em 2006 um programa de financiamento comunitário com opções específicas para compensar o afastamento e a insularidade, denominado POSEI (sigla em francês para Programme d'Options Spécifiques a l' Eloignement et Insularité).

A distância que separa as RUPS das fontes de abastecimento dos mais diversos tipos de produtos, sejam eles para consumo ou para transformação, implica, obviamente, custos acrescidos de transporte de e para essas regiões, tendo o POSEI sido criado precisamente para combater essas desvantagens da distância.

A forma encontrada para garantir o abastecimento das RUPs em produtos essenciais passou então pela criação de opções específicas e diferenciadas do programa POSEI, com o objetivo de estabelecer as condições da sua aplicação nestas regiões, sobretudo no que diz respeito às políticas comuns. Não terá sido, aliás, por acaso, que o primeiro programa foi direcionado para a Agricultura e o segundo para as Pescas.

O aparecimento da vertente POSEI Pescas vem deixar campo aberto para a possibilidade de alargamento deste programa a outras opções específicas, que no entanto nunca tiveram grandes desenvolvimentos, apesar da sua necessidade ter sido já abordada no Memorando conjunto das regiões ultraperiféricas assinado em 2010, em Las Palmas.

No Memorando anterior, assinado em 2009 também em Las Palmas, as RUP já haviam reconhecido as fragilidades da Política Comum de Transportes e a “inadequação dos instrumentos de intervenção a título da política dos transportes”, que estavam longe de

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

atenuar “a descontinuidade territorial e a insuficiente integração das RUP no seu ambiente geográfico”.

Nesse mesmo Memorando, falava-se da necessidade de “um enquadramento sectorial ad-hoc no domínio dos transportes” e de “assegurar a eficácia dos mecanismos de compensação dos sobrecustos”, advogando-se a necessidade da simplificação dos procedimentos”.

O Memorando de 2010 foi um pouco mais longe, abordando a necessidade de criação de um programa de fundos comunitários específico para apoio aos transportes nas RUPs: “No futuro e em particular nas áreas em que os progressos foram insuficientes (por exemplo, transportes, inserção regional, ambiente e alterações climáticas, investigação e inovação...) deveria estabelecer-se um quadro específico de intervenção de natureza semelhante à abordagem POSEI”.

Contudo, a abordagem do tema é feita de modo generalizado. “À semelhança dos programas específicos já existentes, como os POSEI e o programa de compensação dos custos adicionais da ultraperiferia, poderia revelar-se apropriada a adoção de outros quadros horizontais específicos, concretamente no âmbito da política comum dos transportes, da inserção regional ou das regras de concorrência, em particular as ajudas de Estado”, lê-se no documento, que, no entanto, não faz referência à criação de um POSEI específico para os Transportes nem tão pouco introduz nas suas conclusões qualquer recomendação relacionada com o tema.

Desde então, têm-se multiplicado o debate em torno deste tema, que acabou por ter desenvolvimentos muito positivos, com a aprovação, em Março de 2012, de um relatório no PE, da autoria do eurodeputado madeirense Nuno Teixeira, onde se apela “à criação de um quadro específico para as ajudas aos transportes marítimos e aéreos nas RUP, do tipo POSEI”.

**Depois desta conjugação de esforços e da abertura que vem ganhando contornos cada vez mais fortes a nível europeu, importa agora que Portugal, enquanto Estado-Membro com duas regiões ultraperiféricas extremamente dependentes dos**

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

**transportes, venha também defender publicamente a criação deste programa, como veículo fundamental para ultrapassar os constrangimentos impostos pela distância, que ganham contornos ainda mais complicados numa época de crise especialmente difícil como a que a Europa atravessa.**

### AÇORES

A existência de um serviço público para os transportes aéreos nos Açores aprofundou a convicção de que a igualdade de oportunidades nas ligações com o exterior, independentemente da ilha de origem, é um princípio correto e que deve ser mantido.

Todavia, é convicção também generalizada de que o modelo existente pode e deve sofrer modificações de modo a baixar as tarifas praticadas. Daqui decorre um modelo de obrigações de serviço público mais flexível de modo a evitar que o princípio da igualdade de oportunidades, acima referido, não seja posto em causa.

1 – O Governo da República deverá encetar conversações com o Governo Regional dos Açores no sentido de proceder a uma flexibilização do atual modelo, mantendo algumas obrigações de serviço público, de forma a baixar as tarifas;

2 – A redução das tarifas passa pela redução da sobretaxa de combustível, devendo o Governo da República assumir o compromisso de cobrir os custos da insularidade, como determina a Constituição da República Portuguesa;

3 – Deverá ser negociado entre os Governos uma de duas opções: o modelo de comparticipação diretamente ao passageiro ou à companhia, como acontece atualmente. O subsídio de mobilidade deve ser alvo de ajustamentos anuais, ouvidos os órgãos regionais competentes;

4 – Nas regras a aplicar com a liberalização contratualizada, devem ficar definidas as portas de entrada (Gateways) a funcionar. O número mínimo de frequências de voo entre as várias gateways e o exterior deve ser definido por acordo entre os Governos Regional e Central;

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### **GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES**

5 – Os estudantes deverão ter uma tarifa especial em três viagens anuais: Natal, Páscoa e início do ano letivo.

6 - Os doentes deslocados para o Continente e respetivos acompanhantes, bem como os desportistas, devem ter uma tarifa majorada em relação aos residentes.

7 – As transportadoras que vierem a operar nos Açores devem continuar a disponibilizar tarifas promocionais, na relação de 20 a 30% da capacidade oferecida:

8 – A privatização da ANA e da TAP são dados a ter em conta num futuro próximo. Por isso é conveniente acautelarmos algumas medidas que não ponham em causa a política de transportes. No caso dos Açores, tendo em conta a dispersão por 9 ilhas, com realidades muito diferentes, não faz sentido uma liberalização como a da Madeira. O modelo a apresentar às várias companhias que queiram concorrer ao mercado açoriano deverá comportar o conjunto de obrigações acima referidas.

9 - A privatização da ANA não pode implicar uma pura e simples passagem da gestão dos aeroportos para a esfera do Governo Regional. A gestão dos aeroportos pertencentes à ANA é da responsabilidade da República. Os cadernos de encargos da privatização destas empresas devem acautelar as realidades e interesses da Região Autónoma dos Açores.

### **MADEIRA**

Os transportes aéreos são cruciais para uma região insular e ultraperiférica como a Madeira e, sobretudo para uma economia totalmente dependente das relações com o exterior que tem no turismo o seu principal setor estratégico.

O serviço público, concessionado pelo Estado à TAP, assegurou durante anos as ligações aéreas com a Região. A partir de 2008 procedeu-se à liberalização das rotas entre a Madeira e o Continente e introduziu-se uma nova forma de subsidiação da mobilidade dos residentes que agora importa avaliar e alterar à luz dos preceitos constitucionais e do balanço de 4 anos do mercado aberto nos transportes aéreos para a Madeira.

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### **GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES**

1 – O modelo de liberalização deve ser aperfeiçoado para criar condições para uma mais efetiva concorrência entre companhias, aumentar o número de frequências nas linhas com destino ou origem na Madeira e assim garantir melhores tarifas e serviços aos residentes e aos turistas.

2 – O subsídio social de mobilidade para os residentes deve ser revisto anualmente, conforme previsto no Decreto-Lei nº 66/2008, com base numa avaliação das condições de procura e oferta e tendo em conta a tarifa média praticada no ano anterior. O valor de 30 euros por percurso é, hoje, manifestamente reduzido face ao preço final das passagens aéreas que tem vindo a subir em 2011 e 2012, em consequência da saída da SATA da rota com Lisboa e da redução do número de ligações aéreas.

3 – O subsídio social de mobilidade deve ser atribuído sobre o custo final da viagem (tarifa + taxas) e não apenas sobre o preço do bilhete pago à companhia pelo residente.

4 – Deve ser estudada a introdução de um teto máximo para os preços das passagens para os residentes, que sem pôr em causa as regras da concorrência, evite que nos picos de tráfego turístico (Natal, Páscoa, Verão) os madeirenses sejam penalizados com tarifas elevadas.

5 – Deve ser reintroduzida a tarifa de estudante, majorada numa percentagem sobre o subsídio de mobilidade dos residentes ou em alternativa garantir três passagens / ano aos jovens madeirenses a frequentar estabelecimentos de ensino superior nacionais nas épocas de Natal, Páscoa e Verão, com um valor igual ou inferior a 50% da tarifa praticada.

6 – Deve ser revista a política discriminatória do Estado que custeia a deslocação dos atletas e equipas continentais para as Regiões Autónomas, mas não tem idêntico procedimento para com os atletas e equipas insulares quando se deslocam ao Continente para competições nacionais.

7 – Os doentes deslocados para o Continente e respetivos acompanhantes devem ter uma majoração sobre o subsídio de mobilidade.

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

8 – O Estado deve rever o contrato de concessão de Obrigações de Serviço Público na rota Porto Santo – Madeira por forma a reduzir as tarifas e contratualizar com a companhia que opera nessas rotas e com as que operam nas rotas Madeira – Continente e Madeira – Açores um bilhete único para os residentes na ilha de Porto Santo, penalizados pela dupla insularidade.

9 – O Governo deve regulamentar a Lei nº 21/2011, de 20 de maio, que alterou o Decreto-Lei nº 66/2008 e tornou extensivo aos transportes marítimos o subsídio social de mobilidade.

10 – O Estado e a Região Autónoma devem negociar um novo modelo de concessão e gestão dos aeroportos da Madeira e do Porto Santo que garanta uma redução das taxas aeroportuárias para os valores praticados nos aeroportos nacionais. A ANAM, empresa concessionária dos aeroportos da Região, tem como acionistas a ANA (70%), a Região (20%) e o Estado (10%) e tem dívidas bancárias significativas, contraídas aquando da ampliação do aeroporto da Madeira, que terão que ser amortizadas nos próximos anos. Assim, importa encontrar uma solução que pode passar pela integração dos aeroportos da Região na rede nacional de aeroportos ou em alternativa prorrogar o prazo de concessão à ANAM. Em qualquer caso, a solução deverá conduzir a uma redução das taxas que retiram competitividade ao destino turístico Madeira e penalizam a mobilidade dos madeirenses. Esta questão deve ser decidida antes da privatização da ANA e garantida no respetivo caderno de encargos.

11 – A privatização da TAP deve ter em conta os serviços aéreos para a Madeira e o Porto Santo e salvaguardar um conjunto de ligações diárias entre a Região e o Continente, de forma a assegurar a mobilidade dos residentes, a indústria turística e o cumprimento do princípio da continuidade territorial.

12 – O caderno de encargos de privatização da TAP deve garantir que a companhia manterá as escalas na Madeira para voos de longo curso, como acontece atualmente com a Venezuela, e que a abertura de novas linhas para mercados emergentes possa incluir escalas na Região.

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### **GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES**

13 - O Estado deve assumir a obra de repavimentação da pista do Porto Santo, enquanto acionista da ANA e da ANAM, e também, porque no aeroporto está sediado e opera um destacamento da Força Aérea Portuguesa (Aeródromo de Manobra n.º 3).

14 - O Estado, as Regiões e as companhias de transporte devem estudar a introdução de mecanismos que permitam anular a sobretaxa de combustíveis sobre as mercadorias, por forma a não agravar o custo dos produtos importados e para tornar mais competitivos os produtos exportados pelos Açores e pela Madeira.



## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

### GRUPO DE TRABALHO - TRANSPORTES AÉREOS PARA A MADEIRA E AÇORES

#### ANEXOS

[Consultar os ANEXOS ao Relatório Final do GT](#)