

# **ANEXO 1**

## **Legislação Nacional e Comunitária sobre transportes Aéreos**

---



## ANEXO 1 - LEGISLAÇÃO NACIONAL E COMUNITÁRIA SOBRE TRANSPORTES AÉREOS

- Decreto-Lei n.º 138/99, de 23 de abril

Regula a fixação de obrigações de serviço público e as ajudas do Estado relativamente a serviços aéreos para regiões insulares, periféricas ou em desenvolvimento

Alterada por:

- Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto

Adapta a legislação que regula o sector da aviação civil ao Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, que regula o regime das contraordenações aeronáuticas civis

- Lei n.º 14/2011, de 2 de maio

Elimina as discriminações em razão da nacionalidade no acesso ao regime de subsídio ao preço do bilhete público relativamente a serviços aéreos para regiões insulares, periféricas ou em desenvolvimento, procedendo à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 138/99, de 23 de abril

- Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 de abril

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

Alterada por:

- Lei n.º 50/2008, de 27 de agosto

Primeira alteração, por apreciação parlamentar, do Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 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»

- Lei n.º 21/2011, de 20 de maio

Segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 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 serviços marítimos

- Portaria n.º 316-A/2008, de 23 de abril



## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

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

Fixa o valor do subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e a Região Autónoma da Madeira

- Lei n.º 15/2004, de 11 de Maio

Tarifa de formação para estudantes do ensino superior das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores

- Portaria n.º 1499/2008, de 22 de dezembro

Atualiza as tarifas relativas às obrigações modificadas de serviço público impostas nos serviços aéreos regulares nas ligações entre o continente e a Região Autónoma dos Açores e entre o Funchal e Ponta Delgada e revoga a Portaria n.º 1444/2007, de 8 de novembro

- Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 14/2008/M, de 4 de junho

Resolve apresentar à Assembleia da República a proposta de lei de alteração ao Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 de Abril, que regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e a Região Autónoma da Madeira

- Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 16/2008/M, de 18 de junho

Apresenta à Assembleia da República a proposta de lei de alteração ao Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 de abril, que regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e a Região Autónoma da Madeira

- Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 19/2008/M, de 11 de agosto

Apresenta à Assembleia da República a proposta de lei de alteração ao Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 de abril, que regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e a Região Autónoma da Madeira

- Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 7/2009/M, de 18 de junho

Resolve apresentar à Assembleia da República a proposta de lei de alteração ao Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 de abril, que regula a atribuição de um subsídio social de

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

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

mobilidade aos cidadãos beneficiários no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e a Região Autónoma da Madeira

- Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 10/2009/M, de 10 de agosto

Resolve apresentar à Assembleia da República a proposta de lei sobre a primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 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

- Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 18/2012/M, de 9 de março

Recomenda ao Governo da República a revisão do subsídio de mobilidade no transporte aéreo e marítimo entre o continente português e a Região Autónoma da Madeira

- Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 17/2012/M, de 9 de março

Recomenda ao Governo da República a regulamentação do subsídio de mobilidade do transporte marítimo entre o continente português e a Região Autónoma da Madeira

- Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 19/2012/M, de 26 de março

Procede à terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 de abril, alterado pelas Leis n.ºs 50/2008, de 27 de agosto, e 21/2011, de 20 de maio, que regula a atribuição de um subsídio de mobilidade social aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos e entre o continente e a Região Autónoma da Madeira

- Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 17/2009/M, de 17 de dezembro

Resolve apresentar à Assembleia da República a proposta de lei sobre a alteração ao Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 de abril, que regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e a Região Autónoma da Madeira



## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

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

- Resolução da Assembleia Legislativa Regional n.º 11/2001/A, de 18 de abril

Resolve recomendar ao Governo Regional a adoção de medidas sobre o concurso para o futuro serviço público de transportes aéreos para a Região Autónoma dos Açores, incluindo um voo semanal de Santa Maria para Lisboa e vice-versa

- Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de abril<sup>1</sup>

Define normas especiais aplicáveis às parcerias público-privadas

Alterada por:

- Decreto-Lei n.º 141/2006, de 27 de julho

Primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril, revendo o regime jurídico aplicável à intervenção do Estado na definição, conceção, preparação, concurso, adjudicação, alteração, fiscalização e acompanhamento global de parcerias público-privadas

Revogado a partir de 1 de julho de 2012 pelo:

- Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio

Disciplina a intervenção do Estado na definição, conceção, preparação, concurso, adjudicação, alteração, fiscalização e acompanhamento global das parcerias público-privadas e cria a Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

- Despacho n.º 13208/2003, de 7 de Julho

Fixa a taxa de desconto real a ser usada na avaliação dos projetos de parceria

- Despacho n.º 13940/2003, de 17 de julho

Atribui à Inspeção-Geral de Finanças, quanto às matérias económico-financeiras, os poderes de fiscalização e controlo da execução das PPP, previstos no artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de abril

- Lei n.º 91/2001, de 20 de agosto

Lei de enquadramento orçamental

Ver – artigos 10.º, 18.º, 19.º, 31.º e 37.º

Alterada por:

- Lei Orgânica n.º 2/2002, de 28 de agosto

Lei da estabilidade orçamental - Primeira alteração à Lei n.º 91/2001, de 20 de agosto, segunda alteração à Lei n.º 13/98, de 24 de fevereiro, e quinta alteração à Lei n.º 42/98, de 6 de agosto

---

<sup>1</sup> Vigência condicional. Revogado pelo Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.



## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

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

- Lei n.º 23/2003, de 2 de Julho  
Segunda alteração à Lei n.º 91/2001, de 20 de agosto - Lei de enquadramento orçamental
- Lei n.º 48/2004, de 24 de agosto  
Terceira alteração à Lei n.º 91/2001, de 20 de agosto (lei de enquadramento orçamental)
- Lei n.º 48/2010, de 19 de outubro  
Quarta alteração à Lei n.º 91/2001, de 20 de Agosto (lei de enquadramento orçamental)
- Lei n.º 22/2011, de 20 de maio  
Quinta alteração à Lei n.º 91/2001, de 20 de Agosto (lei de enquadramento orçamental)
- Lei n.º 52/2011, de 13 de outubro  
Procede à sexta alteração à lei de enquadramento orçamental, aprovada pela Lei n.º 91/2001, de 20 de Agosto, e determina a apresentação da estratégia e dos procedimentos a adotar até 2015 em matéria de enquadramento orçamental
- Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro  
Aprova o Código dos Contratos Públicos, que estabelece a disciplina aplicável à contratação pública e o regime substantivo dos contratos públicos que revistam a natureza de contrato administrativo  
Retificada por:
  - Declaração de Retificação n.º 18-A/2008, de 28 de março  
Retifica o Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de Janeiro, do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, que aprova o Código dos Contratos Públicos, publicado no Diário da República, 1.ª série, n.º 20, de 29 de Janeiro de 2008  
Alterado por:
    - Decreto-Lei n.º 223/2009, de 11 de setembro  
Altera o Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de Janeiro, que aprovou o Código dos Contratos Públicos, prorrogando até 31 de Outubro de 2009 a possibilidade de

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

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

os documentos que constituem a proposta ou a candidatura poderem ser apresentados em suporte papel

- Decreto-Lei n.º 278/2009, de 2 de outubro

Procede à segunda alteração ao Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, com vista a garantir a flexibilidade da sua aplicação às atividades de investigação e desenvolvimento em instituições científicas e de ensino superior

- Decreto-Lei n.º 131/2010, de 14 de dezembro

Introduz o mecanismo do anúncio voluntário de transparência, modifica o regime da invalidade de atos procedimentais de formação de contratos administrativos, clarifica a aplicação de regras do Código dos Contratos Públicos, procede à quinta alteração ao Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de Janeiro, e transpõe a Diretiva n.º 2007/66/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Dezembro, que altera as Diretivas n.ºs 89/665/CEE, do Conselho, de 21 de Dezembro, e 92/13/CEE, do Conselho, de 25 de Fevereiro, no que diz respeito à melhoria da eficácia do recurso em matéria de adjudicação de contratos públicos

- Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro

Orçamento do Estado para 2012

- Portaria n.º 701-A/2008, de 29 de julho

Estabelece os modelos de anúncio de procedimentos pré-contratuais previstos no Código dos Contratos Públicos a publicitar no Diário da República

- Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de abril

Aprova a orgânica do Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P

- Decreto-Lei n.º 217/2009, de 4 de setembro

Define o modelo de regulação económica e de qualidade de serviço do sector aeroportuário nacional

Alterado por:

- Decreto-Lei n.º 86/2011, de 1 de julho

Estabelece as regras comuns aplicáveis à cobrança de taxas aeroportuárias, transpondo a Diretiva n.º 2009/12/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho,



## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

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

de 11 de março, procedendo à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 217/2009, de 4 de setembro

- Resolução do Conselho de Ministros n.º 34/2010, de 6 de maio

Aprova a minuta do contrato de concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil a celebrar entre o Estado Português e a ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.

Retificado por:

- Declaração de retificação n.º 14/2010, de 18 de maio

Retifica a Resolução do Conselho de Ministros n.º 34/2010, de 6 de maio, que aprova a minuta do contrato de concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil a celebrar entre o Estado Português e a ANA - Aeroportos de Portugal, S. A., publicada no Diário da República, 1.ª série, n.º 88, de 6 de maio de 2010

- Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de dezembro

Cria, por cisão da Empresa Pública Aeroportos e Navegação Aérea, ANA, E. P., a Empresa Pública Navegação Aérea de Portugal, NAV, E. P., e procede à transformação da Empresa Pública Aeroportos e Navegação Aérea, ANA, E. P., resultante da cisão em sociedade anónima com a denominação ANA - Aeroportos de Portugal, S. A. Aprova os Estatutos da NAV, E. P., e da ANA, S. A.

Alterado por:

- Lei n.º 35/99, de 26 de maio

Primeira alteração, por apreciação parlamentar, do Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de Dezembro, que cria, por cisão da Empresa Pública Aeroportos e Navegação Aérea, ANA, E. P., a Empresa Pública Navegação Aérea de Portugal, NAV, E. P., e procede à transformação da Empresa Pública Aeroportos e Navegação Aérea, ANA, E. P., resultante da cisão em sociedade anónima com a denominação ANA - Aeroportos de Portugal, S. A. Aprova os Estatutos da NAV, E. P., e da ANA, S. A.

- Decreto-Lei n.º 74/2003, de 16 de abril

Altera os Estatutos da Empresa Pública Navegação Aérea de Portugal, NAV, E. P., aprovados pelo Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de Dezembro.

- Declaração de Retificação n.º 7-E/2003, de 31 de maio

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

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

De ter sido retificado o Decreto-Lei n.º 74/2003, do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação, que altera os Estatutos da Empresa Pública Navegação Aérea de Portugal, NAV, E. P., aprovados pelo Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de dezembro, publicado no Diário da República, 1.ª série, n.º 90, de 16 de abril de 2003

- Decreto-Lei n.º 33/2010, de 14 de abril

Aprova as bases da concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, compreendendo o estabelecimento, o desenvolvimento, a gestão e a manutenção das infraestruturas aeroportuárias dos aeroportos de Lisboa, do Porto, de Faro, de Ponta Delgada, de Santa Maria, da Horta, das Flores e do Terminal Civil de Beja, bem como de novos aeroportos, incluindo o novo aeroporto de Lisboa

  - Lei n.º 29/2010, de 2 de setembro

Primeira alteração, por apreciação parlamentar, ao Decreto-Lei n.º 33/2010, de 14 de Abril
- Decreto-Lei n.º 109/98, de 24 de Abril

Cria a NAER - Novo Aeroporto, S. A., e aprova os respetivos estatutos
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2007, de 14 de Fevereiro

Estabelece o modelo de transação do novo aeroporto de Lisboa, determinando que a privatização da ANA, S. A., e a contratação da conceção, construção, financiamento e exploração do novo aeroporto de Lisboa, a localizar na Ota, serão efetuadas através de uma operação única que conjugue aquelas duas componentes
- Decreto-Lei n.º 319/2007, de 26 de Setembro

Cria um regime excecional de aquisição de serviços, tendo em vista a realização de uma análise técnica comparada das alternativas de localização do novo aeroporto de Lisboa
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 13/2008, de 22 de Janeiro

Homologa o estudo do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, I. P., sobre a análise técnica comparada das alternativas de localização do novo aeroporto de Lisboa e determina as ações a desenvolver para a implementação do projeto.
- SATA

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

Em 16 de maio de 2012 foi disponibilizada pela SATA, no seu *site*, uma aplicação com a oferta das tarifas promocionais da SATA Internacional para as rotas de obrigação de serviço público (OSP) entre os Açores e o Continente e entre os Açores e a Madeira.

Neste *site* pode, ainda, ser encontrada informação sobre os valores dos bilhetes e o número de viagens que a SATA disponibilizou a preços promocionais para residentes e estudantes.

- **Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P. - INAC**

Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P., abreviadamente designado por INAC, I.P.; é um instituto público integrado na administração indireta do Estado, dotado de autonomia administrativa e financeira e património próprio. Compete-lhe assegurar o bom ordenamento de todas as atividades da esfera da aviação civil, devendo regular e fiscalizar as condições em que as mesmas se desenvolvem, visando elevados padrões de segurança. O INAC, I.P. prossegue atribuições do Ministério da Economia e do Emprego, sob superintendência e tutela do respetivo ministro.

Neste *site* pode ser encontrada diversa informação e legislação aplicável ao setor.

- **Obrigações de serviço público, no que se refere aos serviços aéreos regulares entre o Continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.**

Regulamento (CE) nº 1008/2008<sup>2</sup> do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (reformulação). O artigo 16.º deste Regulamento estabelece os princípios gerais aplicáveis às obrigações de serviço público no que se refere aos serviços aéreos regulares, entre um aeroporto da Comunidade e um aeroporto que sirva uma região periférica ou em desenvolvimento do seu território ou numa rota de fraca densidade de tráfego para qualquer aeroporto do seu território, nos casos nele previstos.

Comunicação da Comissão nos termos do procedimento previsto no artigo 17.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade — Aviso de concurso para a

<sup>2</sup> O Regulamento (CE) n.º 1008/2008 revoga o Regulamento (CEE) nº 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias

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

exploração de serviços aéreos regulares de acordo com as obrigações de serviço público constantes da nota informativa publicada no JO C 10 de 12 de janeiro de 2012 (JO C 38 de 11.2.2012)

Comunicação da Comissão nos termos do artigo 17.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade — Concurso relativo à exploração de serviços aéreos regulares de acordo com obrigações de serviço público (JO C 285 de 29.9.2011)

Comunicação da Comissão nos termos do n.º 4 do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade - Obrigações de serviço público no que respeita a serviços aéreos regulares (JO C 283/14 de 20.10.2010)

Comunicação da Comissão nos termos do procedimento previsto no n.º 4, do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 24 de Setembro de 2008 - Imposição de obrigações modificadas de serviço público a determinados serviços aéreos regulares em Portugal (2010/C 283/06)

Comunicação da Comissão nos termos do n.º 4 do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na União - Obrigações de serviço público no que respeita a serviços aéreos regulares (2010/C 249/03 de 16.09.2010)

Comunicação da Comissão nos termos do n.º 4 do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade - Obrigações de serviço público no que respeita a serviços aéreos regulares (JO C 111/6 de 15.5.2009)

Comunicação da Comissão nos termos do n.º 5 do artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade - Anúncio de concurso para a exploração de serviços aéreos regulares de acordo com as obrigações de serviço público (JO C 111/7 de 15.5.2009)

Informação publicada no JO C 188/4 em 11 de Agosto de 2007 relativa à supressão por Portugal, nos termos do disposto no nº 1, alínea a) do artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 2408/92, das obrigações de serviço público impostas aos serviços aéreos regulares explorados nas ligações entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira, com efeitos

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

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

a partir da entrada em vigor do novo regime de auxílios sociais aos passageiros residentes e estudantes das ligações aéreas entre Continente e a Região Autónoma da Madeira.

Comunicação da Comissão Europeia, de 11 de Dezembro de 2007, relativa à notificação pelas autoridades portuguesas da sua intenção de alterar o regime de auxílios de natureza social a favor dos residentes na Região Autónoma da Madeira, nas ligações aéreas entre o Continente e a Madeira e à decorrente decisão da Comissão sobre a compatibilidade desta medida com o mercado comum<sup>3</sup>.

Modificação das obrigações de serviço público a determinados serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores (JO C 103 de 08/05/2007)

Comunicação da Comissão nos termos do procedimento previsto no n.º 1, alínea a), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho - Imposição de obrigações modificadas de serviço público a determinados serviços aéreos no interior da Região Autónoma dos Açores (JO C 49 de 28.2.2006)

Comunicação da Comissão nos termos do procedimento previsto no n.º 1, alínea a), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho - Imposição de obrigações de serviço público a determinados serviços aéreos no interior da Região Autónoma dos Açores (JO C 115 de 16/05/2002)

• **Aeroportos**

Comunicação da Comissão: Plano de ação sobre a capacidade, eficiência e segurança dos aeroportos na Europa (incluindo os aeroportos regionais) (COM/2006/819 de 24.1.2007)

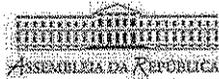
Parecer de prospetiva do Comité das Regiões sobre "As capacidades aeroportuárias dos aeroportos regionais" de 24.10.2003

Comunicação da Comissão: Orientações comunitárias sobre o financiamento dos aeroportos e os auxílios estatais ao arranque das companhias aéreas que operam a partir de aeroportos regionais (2005/C 312/01 de 9.12.2005)

Estas orientações comunitárias são atualmente objeto de um processo de revisão, tendo a Comissão lançado para esse efeito uma consulta pública que decorreu de abril a junho de 2011

"Pacote aeroportuário" (Ver MEMO 11/857)

<sup>3</sup> Comunicação da Comissão de 11.12.2007 C(2007)5979 - Auxílio estatal N 471/2007 – Portugal sobre os auxílios sociais aos passageiros residentes na Região Autónoma e aos estudantes, nas ligações aéreas entre o Continente e a Madeira



## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

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

Comunicação da Comissão sobre a política aeroportuária da União Europeia: resolver os problemas da capacidade e da qualidade para favorecer o crescimento, a conectividade e a mobilidade sustentável (COM/2011/823).

Ver nomeadamente o ponto 2.2.4 - Encorajar os investimentos públicos e privados para financiar as infraestruturas aeroportuárias à escala da União Europeia, no quadro das novas orientações das Redes Transeuropeias de Transporte RTE-T (Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que institui o Mecanismo Interligar a Europa (COM/2011/ 665 final de 19.10.2011)

Proposta de regulamento relativo aos serviços de assistência em escala nos aeroportos da União e que revoga a Diretiva 96/67/CE do Conselho (COM/2011/824 de 1.12.2011)

Trata-se de uma proposta de revisão da Diretiva de 96/67/CE do Conselho de 15 de Outubro de 1996<sup>4</sup>, relativa aos serviços de assistência em escala nos aeroportos, que tem como objetivo de reforçar a concorrência entre os prestadores de serviços aumentando o seu número nos grandes aeroportos e assegurar uma alta qualidade do serviço ao prever normas mínimas comuns a cumprir pelos prestadores de assistência em escala.

Inclui disposições sobre a obrigação de serviço público, a satisfazer pelos prestadores de serviços de assistência em escala, em relação aos aeroportos que servem regiões periféricas.

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da União Europeia (COM/2011/827)

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da União no âmbito de uma abordagem equilibrada e que revoga a Diretiva 2002/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (COM/2011/828)

- **Redes transeuropeias de transporte/Infraestrutura dos transportes**

Decisão 661/2010/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 7 de Julho de 2010 sobre as orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (Seção 6 relativa à rede transeuropeia de aeroportos)

---

<sup>4</sup> Ver Comunicação da Comissão relativa ao procedimento previsto no artigo 1.º, n.º 4, da Diretiva 96/67/CE do Conselho (JO C 121 de 26.4.2012)



## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

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

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (COM/2011/650). Esta proposta de revisão das orientações supramencionadas, visa estabelecer e desenvolver uma RTE-T completa, constituída por infraestruturas para o transporte ferroviário, fluvial, rodoviário, marítimo e aéreo, garantindo, assim, o bom funcionamento do mercado interno e reforçando a coesão económica e social

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que institui o Mecanismo Interligar a Europa, relativa à reformulação da estratégia de financiamento das infraestruturas transeuropeia (COM/2011/665 de 19.10.2011)

- **Diversos**

Resolução do Parlamento Europeu, de 18 de abril de 2012, sobre o papel da política de coesão nas regiões ultraperiféricas da União Europeia no contexto da «Europa 2020»

“Regiões ultraperiféricas - Annual Analyses of the EU Air Transport Market 2010: Final Report”

Memorando de Espanha, França, Portugal e das Regiões Periféricas, de 7 de Maio de 2010

Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho: Parceria União Europeia - África - Ligar a África e a Europa - reforçar a cooperação no sector do transporte (COM/2009/301 de 24.06.2009)

Comunicação da Comissão: As regiões ultraperiféricas: um trunfo para a Europa (COM/2008/642 de 17.10.2008)

Comunicação da Comissão: Estratégia para as Regiões Ultraperiféricas - Progressos alcançados e perspetivas futuras (COM/2007/507 de 12.09.2007)

- **Sínteses de legislação e informação complementar**

Sínteses de legislação da UE no domínio dos transportes aéreos (mercado interno no domínio dos serviços aéreos, incluindo no domínio aeroportuário, prestação de serviços e licenças, direitos dos passageiros, segurança aérea, céu único e gestão do tráfego aéreo, proteção do ambiente, dimensão internacional e proteção aérea) disponíveis no endereço [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/air\\_transport/index\\_pt.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/index_pt.htm)

Repertório de legislação em vigor na UE, com acesso aos textos portugueses, no domínio da política dos transportes (transporte aéreo ponto 07.40)

Informação detalhada sobre a política e a legislação da UE no domínio do transporte aéreo disponível em [http://ec.europa.eu/transport/air/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/index_en.htm)

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

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

Informação detalhada sobre a política e a legislação da UE no domínio dos aeroportos disponível em [http://ec.europa.eu/transport/air/airports/airports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/airports/airports_en.htm)

Informação detalhada sobre as Redes transeuropeias de transporte/Infraestrutura dos transportes disponível nos seguintes endereços:

[http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm) e

[http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/revision-t\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/revision-t_en.htm)

Nova regulamentação no domínio do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo disponível em [http://ec.europa.eu/transport/air/single\\_european\\_sky/ses\\_2\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/ses_2_en.htm)



## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

---

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

Decreto-Lei n.º 234/89, de 25 de Julho - o transporte aéreo regular no interior do continente é objeto de normatização, tendo ficado por consagrar um regime legal das ligações aéreas envolvendo as Regiões Autónomas que tivesse em conta as suas especificidades.

Regulamento (CEE) n.º 2408/92, do Conselho, de 23 de Julho, estabelece no seu artigo 4.º um regime de obrigações de serviço público no transporte aéreo para regiões periféricas ou em desenvolvimento.

Decreto-Lei n.º 138/99, de 23 de Abril

Regula a fixação de obrigações de serviço público e as ajudas do Estado relativamente a serviços aéreos para regiões insulares, periféricas ou em desenvolvimento.

---

Pela Resolução n.º 28-A/2003, de 20 de Março, o Governo Regional adjudicou à empresa SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., a concessão do serviço aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores,



# **ANEXO 2**

**Sínteses das reuniões e audições realizadas  
pelo Grupo de Trabalho**

---





## Comissão de Economia e Obras Públicas

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

#### SÍNTESE DA REUNIÃO DE 02.02.2012

**Dia:** 02 de fevereiro de 2012

**Hora:** 14:h00

#### **Ordem de Trabalhos:**

- Metodologia de trabalho a adotar no Grupo de Trabalho

#### **Presenças:**

Coordenador: Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP);

Deputados Cláudia Aguiar (PSD), Lídia Bulcão (PSD), Jacinto Serrão (PS) e Carlos Enes (PS).

O Senhor Coordenador do Grupo de Trabalho, Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP) começou por informar que o Grupo de Trabalho - Transportes Aéreos para a Madeira e Açores, foi criado pela Comissão de Economia e Obras Públicas, na sua reunião de 15 de Dezembro de 2011, sem prazo de mandato definido, tendo como objeto estudar e solucionar os constrangimentos à mobilidade dos portugueses residentes nas Regiões Autónomas entre entas e o Continente, designadamente introduzindo algumas regras na liberalização no transporte aéreo, para que os madeirenses e açorianos tenham viagens a preços acessíveis.

Sobre o assunto acrescentou em seguida, que a Comissão de Economia e Obras Públicas contemplou para este GT, à data da sua criação, um âmbito mais restrito do que o agora se revela ser necessário, abrangendo apenas os transportes aéreos para a Madeira em resultado do requerimento subscrito pelo GP do CDS-PP. Que o âmbito do GT tinha posteriormente evoluído para passar a englobar também dos constrangimentos associados aos transportes aéreos para os Açores e, numa terceira fase, para abarcar ainda a questão dos transportes marítimos entre o Continente e as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, por determinação da Comissão, na sequência de um requerimento que foi apresentado pelo GP PS, para a audição do Armador Naviera Armas na Comissão de Economia e Obras Públicas, com o objetivo de debater os problemas relacionados com as operações de transporte marítimo entre Portugal Continental e a Madeira, requerimento esse que por sugestão do Senhor Deputado Jacinto Serrão (PS) foi remetido a este GT para seguimento.

O Senhor Coordenador defendeu que tendo o GT sido pensado para tratar da questão dos transportes, era impossível dissociar a matéria dos transportes da dos portos e das taxas portuárias, inclusivamente porque a audição do Armador Naviera Armas estava ligada aos

## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

constrangimentos provocados pelo aumento das taxas portuárias. O Senhor Coordenador solicitou por isso aos Deputados presentes que ponderassem se seria oportuno estender o mandato do GT também à questão das taxas portuárias e aeroportuárias praticadas nos protos e aeroportos na Madeira e nos Açores. Obtido o necessário consenso, o Grupo de Trabalho passou a incluir na sua agenda de trabalho também essa matéria, tendo alterado a sua designação de forma a abranger os transportes marítimos, passando a designar-se por “GT - Transportes Aéreos e Marítimos para a Madeira e Açores”.

A Senhora Deputada Cláudia Aguiar (PSD) considerou que com a questão dos transportes marítimos que no dia anterior a Comissão remeteu ao GT, havia muito trabalho a realizar. Sobre a questão das taxas aeroportuárias, foi de opinião que deveriam ser ouvidas as entidades para melhor compreensão do problema.

O Senhor Deputado Jacinto Serrão (PS) considerou que as situações são muito diferentes no que concerne à Madeira e aos Açores e, tendo em conta que se alargou o âmbito previsto originalmente para o GT por sugestão do Coordenador, concordou que todas estas matérias fossem incluídas no atual mandato alargado do GT.

O Senhor Deputado Carlos Enes (PS) começou por explicar que não era Deputado efetivo ou suplente da Comissão de Economia e Obras Públicas para, em seguida, solicitar ao Senhor Coordenador que esclarecesse com que finalidade, um GT com dimensão tão reduzida, analisaria o imenso problema dos transportes aéreos e marítimos para a Madeira e Açores.

O Senhor Coordenador referiu que para além de o problema dos transportes nos Açores e Madeira ser muito vasto, existem também sistemas muito distintos em ambos os Arquipélagos: num os transportes estão totalmente liberalizados e no outro estão concessionados e esclareceu ao Senhor Deputado Carlos Enes (PS) que o GT nasceu na sequência de um requerimento do CDS-PP, sobre os constrangimentos à mobilidade dos portugueses das Regiões Autónomas entre estas e o Continente, os transportes aéreos na Madeira, e os custos da mobilidade. Ao concluir, destacou que os preços das viagens aéreas entre a Madeira e o Continente encarem bastantes quando o pico de turismo para a Madeira coincide com o pico das deslocações dos estudantes.

Todos os Senhores Deputados se pronunciaram sobre o assunto, tendo em conclusão ficado assente o seguinte: o GT propõe-se desenvolver quatro grandes áreas - os transportes aéreos para a Madeira e Açores e os transportes marítimos para a Madeira e Açores e, nesse âmbito, realizar as necessárias audições com as entidades intervenientes, depois de obtida a informação necessária, legislação, contratos e concessões existentes, etc.

Sobre a metodologia a adotar pelo GT para a marcação das suas reuniões, por consenso ficou definido que o dia das reuniões regulares do GT será a quinta-feira após o Plenário e que as audições decorrerem também às quintas-feiras, a partir das 14H00. Poderá até não haver



## Comissão de Economia e Obras Públicas

necessidade de realizar reuniões todas as semanas, sendo ajustado entre os Senhores Deputados, em função das necessidades e da sua disponibilidade. Quanto à duração do mandato do GT o Senhor Coordenador informou que foi previsto para ter uma curta duração mas que, se assim se justificar, poderá requerer junto da Comissão, o alargamento do prazo.

Quanto à definição das entidades a ouvir em audição, os Senhores Deputados decidiram aguardar até estarem devidamente documentados com toda a informação relevante sobre os transportes nas Ilhas e entre as Ilhas e o Continente, sendo só nessa altura aprovado o Plano de Atividades do GT.

O Senhor Coordenador solicitou em seguida aos serviços de apoio a seguinte documentação:

- Diploma recentemente aprovado pela Assembleia Regional da Madeira sobre o subsídio de mobilidade e subsídio para estudantes a estudar no Continente;
- Evolução do subsídio de mobilidade desde 2008 até final de 2011 atribuídos - solicitar informação à IGF e aos CTT;
- Legislação sobre transportes aplicável ao setor aeroportuário;
- Contratos de concessão de transportes aéreos celebrados entre a Tutela (Ministério da Economia) e a SATA Internacional e com a TAP, para as ligações entre os Açores e o Continente.
- Contratos públicos de concessão celebrados para as ligações aéreas inter-ilhas, nos Açores, a obter junto da Direção-Geral da Aviação Civil;
- Alterações à concessão marítima de transporte de mercadorias e de passageiros para os Açores e para as plataformas logísticas de carga, que entrou em vigor em janeiro de 2012, a solicitar ao Instituto de Transportes Marítimos ou ao Governo Regional dos Açores e também a legislação referente aos portos nos Açores;
- Legislação relativa às operações portuárias e alterações aos contratos em vigor para os transportes marítimos de mercadorias nos portos do Funchal e do Caniçal;
- Contrato de concessão e exploração para as operações aéreo-portuárias nos Aeroportos da Madeira e de Porto Santo - a solicitar à ANAM;
- Contratos de incentivos que a ANAM celebrou com as companhias aéreas *low cost*;
- Legislação que rege o funcionamento dos transportes marítimos na Madeira (portos do Funchal e do Caniçal).

Foi agendada a audição do Armador Naviera Armas para o próximo dia 9 de Fevereiro, às 14H00, ou para dia 16 de Fevereiro à mesma hora, dependendo da sua disponibilidade.

Palácio de São Bento, em 02 de fevereiro de 2012





## Comissão de Economia e Obras Públicas

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

#### SÍNTESE DA REUNIÃO DE 16.02.2012

**Dia:** 16 de fevereiro de 2012

**Hora:** 18:h00

**Ordem de Trabalhos:**

- Ponto de situação sobre o Grupo de Trabalho

**Presenças:**

Coordenador: Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP);

Deputados Cláudia Aguiar (PSD), Lídia Bulcão (PSD), Jacinto Serrão (PS) e Carlos Enes (PS).

Foi validada, com alterações, a síntese da reunião ordinária do GT de 2 de fevereiro de 2012.

O Senhor Coordenador do Grupo de Trabalho, Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP) informou que o Armador Naviera Armas declinou por telefone, o convite para uma audição no GT na sequência do requerimento apresentado pelo PS nesse sentido, com o objetivo de analisar a questão do aumento das taxas portuárias na Madeira, alegando o armador que a decisão era essencialmente política e que o Governo já tinha tomado a sua decisão quanto ao assunto.

Seguidamente, o GT debruçou-se sobre a vigência do GT, considerando que o prazo de 60 dias não era suficiente para cumprir os objetivos para os quais tinha sido mandatado pela Comissão. Sobre o assunto pronunciaram-se para além do Senhor Coordenador, os Senhores Deputados Cláudia Aguiar (PSD), Lídia Bulcão (PSD), Jacinto Serrão (PS) e Carlos Enes (PS), tendo-se concluído que mandato de 60 dias definido pela Comissão se afigurava demasiado exíguo, já que no âmbito das suas atribuições deverá analisar os regimes diferentes em várias rotas aéreas que vão desde a concessão de serviço público (Açores) à liberalização total (Madeira) e os subsídios de mobilidade aos residentes que se pretende alterar também são diferentes. Neste contexto foi entendido requerer à Comissão de Economia e Obras Públicas a prorrogação excepcional do prazo do mandato do GT - Transportes Aéreos para a Madeira e Açores, até 120 dias a contar de 2 de fevereiro de 2012, data da sua primeira reunião.

Foi também consensualizado que o GT se iria debruçar prioritariamente sobre os transportes aéreos para a Madeira e Açores e que, concluído esse trabalho, alargaria o seu âmbito à



## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

questão dos transportes marítimos e das taxas portuárias, se o prazo do seu mandato ainda o permitisse.

A Senhora Deputada Lídia Bulcão (PSD) apresentou ao GT uma proposta para a criação de um POSEI para os transportes, o qual teria a grande vantagem de trazer mais fundos comunitários para as regiões autónomas no que concerne aos transportes, facilitando a redução do preços desses mesmos transportes, uma iniciativa que segundo referiu foi apresentada pela líder do PSD Açores em Bruxelas, em Janeiro de 2012 e que foi bem aceite pelo presidente da Comissão Europeia, deixando boas perspectivas para que Portugal. Dado que o processo terá que ser desencadeado pelo Governo português, propôs-se a Senhora Deputada a enviar na próxima semana, as linhas gerais para serem debatidas em sede deste GT e desencadeado o processo de recomendação ao Governo e eventualmente ser a matéria incluída no Relatório Final do GT - TAMA.

A Senhora Deputada Lídia Bulcão referiu-se depois à notícia de que o Governo Regional dos Açores nomeou um interlocutor para a negociação das concessões para os transportes aéreos e mostrou interesse em conhecer os termos em que foi feita essa negociação. Também interrogou os Deputados presentes sobre a privatização da ANA que está prevista para 2012 e sobre a inclusão dessa matéria no âmbito deste GT.

O Senhor Coordenador deu conta que na primeira reunião do GT foi solicitado aos serviços a recolha de alguma documentação (legislação, contratos de concessão, etc.) mas que a informação ainda não estava disponível, em parte devido à sua grande quantidade, tendo por isso solicitado a ajuda dos Senhores Deputados para essa tarefa. Acrescentou que entretanto tinha sido distribuída aos Senhores Deputados o projeto de Proposta de Lei da ALRAM sobre a “atribuição de subsídio de mobilidade social aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos e entre o continente e a Região Autónoma da Madeira”, por cortesia da Assembleia Legislativa Regional que o remeteu aos serviços de apoio à Comissão, e que essa iniciativa legislativa deveria baixar à Comissão de Economia e Obras Públicas, assim que desse entrada na AR. Por fim equacionou-se se a matéria poderia vir a ser abordada em sede do GT.

O Senhor Coordenador solicitou aos Senhores Deputados que remetessem por e-mail até à próxima reunião, as suas sugestões sobre as entidades que deverão ser ouvidas pelo Grupo de Trabalho, presencialmente ou por escrito.

Foi agendada a próxima reunião ordinária para o dia 23 de fevereiro, após o Plenário.

Palácio de São Bento, em 16 de fevereiro de 2012



## Comissão de Economia e Obras Públicas

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

#### SÍNTESE DA REUNIÃO INFORMAL DE 23.02.2012

**Dia:** 23 de fevereiro de 2012

**Hora:** Após o Plenário

#### **Ordem de Trabalhos:**

1. Apreciação e votação do Requerimento dirigido à Comissão de Economia e Obras Públicas solicitando a prorrogação do mandato do Grupo de Trabalho;
2. Calendarização dos trabalhos do Grupo de Trabalho.

#### **Presenças:**

Coordenador: Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP);

Deputados Cláudia Aguiar (PSD), Lídia Bulcão (PSD), Jacinto Serrão (PS) e Carlos Enes (PS).

Foi validada a síntese da reunião ordinária do GT de 16 de fevereiro de 2012.

Foi também validado o Requerimento a dirigir à Comissão, solicitando a autorização do mandato por 120 dias a contar do dia 2 de fevereiro, data da primeira reunião do GT.

O Senhor Coordenador do Grupo de Trabalho, Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP) propôs que começassem a delinear a listagem das entidades a ouvir presencialmente e por escrito pelo Grupo de Trabalho, tendo sugerido que numa primeira fase se realizassem as audições das transportadoras aéreas que asseguram as ligações para a Madeira, para os Açores e inter ilhas, concretamente as administrações da TAP, da SATA, da EASYJET e da TRANSAVIA, as empresas que fazem a gestão aeroportuária nas Regiões Autónomas: a administração da ANA, da ANAM e ainda as entidades que representam o setor do Turismo: a APAVT e a CTP; E depois, numa segunda fase, no âmbito da própria Comissão, os representantes do Governo da República e das Regiões Autónomas: O Senhor Secretário de Estado dos Transportes e os Órgãos do Governo Próprio das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira. Sugeriu também que se solicitasse por escrito à IGF os valores pagos relativamente ao subsídio de mobilidade, nos anos de 2008 a 2011.

O Senhor Deputado Jacinto Serrão (PS) referiu que a realização das audições elencadas pelo Senhor Coordenador dependerá da autorização da Comissão para a prorrogação do mandato do GT e sugeriu que entretanto os Senhores Deputados fizessem circular entre si, por e-mail, nos próximos dias, as suas sugestões para outras entidades a ouvir e possíveis datas para a



## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

realização das correspondentes audições, a ajustar em função da prorrogação ou não do mandato.

O Senhor Coordenador defendeu que independentemente da prorrogação do mandato do GT haveria tempo suficiente para realizar as audições propostas, uma vez que o mandato, mesmo sem prorrogação, só termina no próximo dia 2 de Abril. Foi consensualizado realizar todas as audições em separado, distribuídas por dois dias diferentes.

O Senhor Deputado Jacinto Serrão (PS) sugeriu que fosse desde já enviado um ofício à IGF solicitando informação por escrito sobre os valores pagos relativamente ao subsídio de mobilidade nos anos de 2008 a 2011, tendo a proposta sido aceite.

A Senhora Deputada Cláudia Aguiar (PSD) referiu que dispunha de alguma informação sobre os dados pretendidos relativamente ao subsídio de mobilidade que oportunamente disponibilizaria ao GT.

O Senhor Deputado Carlos Enes (PS) questionou sobre a possibilidade de se concertar entre todos os Deputados, previamente a cada audição, os pontos principais a incluir nas perguntas a colocar a cada entidade.

A Senhora Deputada Lídia Bulcão (PSD) fez referência ao terminus do contrato sobre mobilidade, atualmente em vigor. Em seguida, colocou à consideração dos presentes a utilidade de se ouvir também a Associação das Companhias Aéreas das Regiões Europeias, tendo-se questionado sobre se esta Associação terá representantes portugueses.

O Senhor Coordenador referiu que dispunha de alguma legislação sobre os subsídios que existem em Espanha, para as ilhas Canárias, onde as linhas aéreas já estão liberalizadas e têm um modelo de contratualização diferente do existente para a Madeira e para os Açores, tendo-se disponibilizado para, oportunamente, os distribuir ao GT.

Por fim, foi acordado que seria feito um primeiro esboço do Plano de Atividades contemplando as audições das entidades já identificadas nesta reunião para circular entre os Senhores Deputados e depois se anexar ao requerimento que foi remetido a Comissão solicitando a prorrogação do mandato do GT.

Foi agendada a próxima reunião ordinária para o dia 01 de março, após o Plenário.

Palácio de São Bento, em 23 de fevereiro de 2012



## Comissão de Economia e Obras Públicas

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

#### SÍNTESE DA REUNIÃO

02 MARÇO 2012

**Dia:** 02 de março de 2012

**Hora:** Após o Plenário

#### Ordem de Trabalhos:

1. Reunião do Grupo de Trabalho com o Presidente da Comissão de Economia e Obras Públicas;
2. Plano de atividades;
3. Aprovação da síntese da reunião anterior;
4. Outros assuntos.

#### Presenças:

Coordenador: Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP);

Deputado Luís Campos Ferreira (Presidente da Comissão de Economia e Obras Públicas), e Deputados Cláudia Aguiar (PSD) e João Paulo Viegas (CDS-PP).

1. Foi obtido consenso quanto à proposta do Senhor Presidente da Comissão, Deputado Luís Campos Ferreira), para a prorrogação do mandato do GT para 90 dias a contar da data da primeira reunião, ou seja, até 02 de Maio de 2012, em resposta ao requerimento do GT que foi discutido na última reunião da Comissão, para o alargamento do prazo para 120 dias, proposta que não mereceu na altura a concordância dos Coordenadores do GP com exceção do CDS-PP, devido à complexidade da matéria e à dificuldade de obtenção da documentação solicitada às diversas entidades competentes.

2. O Senhor Coordenador deu conhecimento dos contributos remetidos pelos Senhores Deputados Cláudia Aguiar (PSD) e Bruno Dias (PCP) para o Plano de Atividades. Relativamente aos contributos do PCP não mereceram, para já, o acolhimento do Grupo, por os Senhores Deputados presentes considerarem que as audições das entidades indicadas pelo Senhor Deputado Bruno Dias - Comissões de Trabalhadores e Sindicatos - ultrapassavam as competências deste GT. A Senhora Deputada Cláudia Aguiar (PSD) sugeriu que, caso no final das audições já contempladas ainda houvesse tempo, se equacionasse novamente a possibilidade de audição desse conjunto de entidades. Quanto ao Senhor Deputado se enquadram no objeto deste GT. Foi aprovado o Plano de Atividades com a alteração do



## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

mandato do GT já anteriormente assinalada. O Plano de Atividades será apresentado na próxima reunião ordinária da Comissão.

3. Não foi validada a síntese da reunião do GT de 23 de fevereiro de 2012, por não se encontrarem representados todos os GP. A sua aprovação foi adiada para a próxima reunião.
4. O Senhor Coordenador informou que já foram solicitadas informações, por ofício, à IGF, deu conhecimento da resposta entretanto recebida da Região Autónoma da Madeira e da ausência de resposta por parte das operadoras portuárias e aeroportuárias, aos pedidos de informação do GT; Foi por isso consensualizado remeter um ofício ao Senhor Secretário de Estado dos Transportes, solicitando a informação pretendida ainda está em falta. Em seguida deu conta das justificações de ausência remetidas pelos Senhores Deputados que não puderam estar presentes nesta reunião. A Senhora Deputada Cláudia Aguiar (PSD) solicitou a distribuição a todo o GT dos convites a enviar para as próximas audições, no momento do seu envio. O Senhor Coordenador concordou com as sugestões apresentadas pelos Senhores Deputados presentes para a realização de audições separadas para as quatro transportadoras aéreas que fazem as ligações entre o Continente e as R.A. e entre ilhas (TAP, SATA, TRANSAVIA e EASYJET) duas no dia 9 de março e as restantes duas para o dia 16 de março, ambas as datas a partir das 14h30. Foi acordado ponderar-se oportunamente também a audição da Associação de Turismo de Portugal.

Foi agendada a próxima reunião ordinária para o dia 09 de março, após o Plenário.

Palácio de São Bento, em 02 de março de 2012



## Comissão de Economia e Obras Públicas

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

#### SÍNTESE DA REUNIÃO DE 09.03.2012

**Dia:** 09 de março de 2012

**Hora:** após o Plenário

#### **Ordem de Trabalhos:**

1. Apreciação das sínteses das reuniões anteriores;
2. Ponto de situação das audições do GT;
3. Outros assuntos.

#### **Presenças:**

Coordenador: Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP);

Deputados Cláudia Aguiar (PSD), Lídia Bulcão (PSD), Jacinto Serrão (PS), Carlos Enes (PS) e Bruno Dias (PCP).

#### **1. Apreciação das sínteses das reuniões anteriores;**

Foi validada a síntese da reunião ordinária do GT de 23 de fevereiro de 2012, tendo sido adiada para a próxima reunião a apreciação da síntese da reunião de 2 de março de 2012.

#### **2. Ponto de situação das audições do GT;**

O Senhor Coordenador informou que já está confirmada a audição da administração da TAP para o próximo dia 16 de março, que a SATA não se mostrou disponível para ser ouvida nesse dia ou na semana seguinte e que, em alternativa, remeteu os seus contributos escritos. A Senhora Deputada Lídia Bulcão (PSD) questionou se a resposta negativa da SATA poderia ser considerada definitiva ou se ainda haveria alguma disponibilidade para uma outra data e sugeriu que se contactasse a SATA, reconfirmando o convite para a sua audição e solicitando-lhe que, se estiver disponível para ser ouvida, apresente ao GT uma proposta de data de audição alternativa. Todos os Deputados presentes subscreveram a proposta da Senhora Deputada Lídia Bulcão.

A Senhora Deputada Lídia Bulcão (PSD) perguntou depois qual a grelha de tempos a utilizar para a audição da TAP. O Senhor Deputado Jacinto Serrão (PS) sugeriu que fosse delimitado o tempo da intervenção inicial, ao que o Senhor Coordenador respondeu que a duração de cada audição deve rondar 1 hora, havendo cerca de 15 minutos para cada intervenção inicial.

## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

O Senhor Deputado Carlos Enes (PS) sugeriu que fossem acertadas previamente, o tema central a tratar com as entidades recebidas sem bloquear contudo as iniciativas dos Deputados para outras questões que queiram colocar, tendo o Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) discordado, por entender que as respostas fornecidas podem suscitar depois dúvidas aos Deputados que será depois necessário esclarecer e depois acrescentou que o GT deverá tentar evitar, por princípio, que as entidades convidadas tenham que aguardar muito tempo antes de serem ouvidas, sempre que há duas audições seguidas e que o GT deverá ouvir no máximo duas entidades em cada dia.

O Senhor Coordenador informou do insucesso das diligências tomadas pelos serviços com vista ao agendamento das audições da TRANSAVIA e da EASYJET. A Senhora Deputada Cláudia Aguiar (PSD) foi de opinião que o processo deveria ser agilizado, e se necessário recorrer-se ao Governo para obtenção dos contatos, uma vez que foi o Governo que celebrou os contratos com ambas as companhias de aviação low cost. Concordando com a sugestão da Senhora Deputada, o Senhor Coordenador deu indicações aos serviços para que fosse contactado o Governo para a disponibilização dos contatos das referidas empresas de transportes aéreos.

Por consenso foi decidido agendar uma audição conjunta da ANA e da ANAM para o dia 16 de março às 15,30 horas.

### 3. Outros assuntos.

O Senhor Coordenador agradeceu ao Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) os seus contributos para o Plano de Atividades entretanto aprovado, e transmitiu-lhe que face ao limitado prazo de mandato do GT tinha sido consensualizado que o GT daria prioridade à audição as companhias de aviação e operadores aeroportuários e, se no final ainda houvesse tempo, se veria da utilidade das audições dos sindicatos e comissões de trabalhadores. O Senhor Deputado Bruno Dias aceitou a opção subscrita pela maioria e a metodologia adotada. Acrescentou que seria útil ainda assim solicitar a essas entidades os seus contributos escritos caso não se verifique disponibilidade para a sua audição, tendo essa opção sido subscrita por todos os presentes.

O Senhor Coordenador deu conhecimento da resposta escrita da IGF sobre o subsídio de mobilidade entre o Continente e a RAM e solicitou a distribuição do documento a todos os Senhores Deputados do GT. Por consenso foi decidido solicitar também à IGF informação complementar e atualizada já com os dados de 2011 sobre o subsídio de mobilidade entre o Continente e a RAA.

Em seguida, o Senhor Coordenador informou que a Secretaria Regional da Cultura, Turismo e Transportes já respondeu ao pedido de informações sobre a legislação relativa às operações portuárias e alterações aos contratos em vigor para os transportes marítimos de mercadorias nos portos do Funchal e do Caniçal e legislação que rege o funcionamento dos transportes marítimos na Madeira, solicitando esta entidade esclarecimentos sobre as informações pretendidas, uma vez que o Grupo de Trabalho criado se refere apenas a Transportes Aéreos



## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

para a Madeira e Açores e a legislação solicitada se refere a transporte marítimo de mercadorias. Sobre o assunto o GT entendeu que se deveria oficializar à Secretaria Regional da Cultura, Turismo e Transportes agradecendo e informando que a questão está por ora ultrapassada mas que a seu tempo, numa segunda fase, se ainda houver tempo dentro do prazo de mandato concedido ao GT pela Comissão, se poderá voltar a este assunto.

O Senhor Coordenador informou que o Gabinete do Secretário Regional da Economia dos Açores também respondeu, informando que não ocorreu qualquer alteração à concessão e transporte marítimo de mercadorias e passageiros e que o regime vigente não assenta numa concessão. Os deputados presentes concordaram que deverá ser remetido à Secretaria Regional um ofício agradecendo a informação prestada e informando que a questão está por ora ultrapassada mas que a seu tempo, numa segunda fase, se houver ainda tempo dentro do prazo de mandato concedido a este GT pela Comissão houver tempo, se poderá voltar a este assunto.

Foi agendada a próxima reunião para o dia 16 de março, às 14H00.

---

Palácio de São Bento, em 09 de março de 2012





## Comissão de Economia e Obras Públicas

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

#### SÍNTESE DA AUDIÇÃO DA TAP

**Dia:** 16 de março de 2012

**Hora:** 14H00

**Ordem de Trabalhos:**

Audição da TAP - Transportes Aéreos Portugueses

**Presenças:**

Coordenador: Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP);

Deputados Cláudia Aguiar (PSD), Lídia Bulcão (PSD), Carlos Enes (PS), Jacinto Serrão (PS) e Bruno Dias (PCP).

Previamente à audição foi consensualizada a metodologia de trabalho para as audições, primeiro da TAP e depois conjunta da ANA e da ANAM.

O GT validou as sínteses das duas reuniões anteriores, introduzindo-lhe pequenas alterações.

O Senhor Coordenador informou que foram solicitadas informações adicionais à IGF sobre a atribuição de subsídio de mobilidade entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira, no ano de 2011, dado que os valores já se encontram apurados e consta que há menos passageiros na Madeira e provavelmente também nos Açores.

Em seguida o Senhor Coordenador agradeceu a presença dos Senhores Eng. Manoel Fontes Torres e Dr. José Adolfo, respetivamente Administrador Executivo e Diretor de Rede e Planeamento da TAP, começando por dar a palavra ao Senhor Deputado Jacinto Sessão (PS) para que colocasse à TAP as suas questões, pois teria que se ausentar antes do final da reunião.

O Senhor Deputado Jacinto Serrão (PS) começou por se referir à liberalização dos transportes para a Região Autónoma da Madeira e aos custos elevados das tarifas praticadas nas épocas que coincidem com os grandes picos de turismo para as Ilhas (época alta), e lamentou não haver uma discriminação positiva dos residentes doentes e estudantes que se deslocam ao Continente, em relação aos turistas, para questionar os representantes da TAP sobre a sua intenção de vir a equacionar algumas medidas para resolver a situação de discriminação dos diferentes tipos de passageiros, uma vez que, mesmo apesar da liberalização, a TAP mantém obrigações para com o estado português, no que respeita aos residentes que recebem subsídio

## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

de mobilidade. No final perguntou se a TAP fazia alguma discriminação para os seus diferentes tipos de passageiros.

Na resposta dada ao Senhor Deputado Jacinto Sessão (PS), os representantes da TAP começaram por referir que toda a Comunicação Social tem explorado a questão agora colocada e que existem desvantagens e vantagens pelo fato de a TAP deixar de ser um serviço público, mas que de acordo com a regulamentação comunitária, as empresas transportadoras estão proibidas de receber quaisquer subsídios dos seus governos e que todos os serviços têm que ter uma contrapartida aos custos e à prestação dos mesmos, que alguém terá que pagar, o Governo ou o consumidor. Quando existe concorrência, o fator predominante é a tarifa média, sendo as transportadoras obrigadas a reduzir os preços na época baixa e a aumentá-los na época alta, aproveitando-se as oportunidades de negócio. A tarifa média (média dos recebimentos das várias taxas de tarifas) teve um declínio visível a partir do momento em que a TAP deixou de ser serviço público e passou à liberalização e o subsídio passou a ser pago ao passageiro. Quanto à discriminação dos diferentes tipos de passageiros, a TAP adiantou que havendo procura, o turismo não é penalizado porque a oferta é absorvida. Explicou que o resultado agora pior para as empresas levou a SATA a sair da rota do Funchal.

A Senhora Deputada Cláudia Aguiar (PSD) começou por se referir à questão dos jovens estudantes, que na sua opinião sofrem um custo acrescido nos picos de aumento de procura de viagens de avião, no Natal e nas férias grandes em que o preço da viagem de avião chega a atingir 00 euros para perguntar se não poderia haver uma discriminação positiva para eles, semelhante ao que já existe para os atletas, tendo em atenção os 7.000 estudantes madeirenses que estudam no Continente. Sobre o processo de privatização da TAP perguntou quais as garantias de salvaguarda da mobilidade para as Regiões Autónomas? A Senhora Deputada solicitou também um comentário da TAP ao fato das suas taxas e tarifas serem superiores às da concorrência e por isso ter vindo a perder passageiros regulares e turistas para a Easyjet que pratica tarifas muito inferiores. No final perguntou ainda qual era o volume das receitas dos voos Lisboa/Funchal e Funchal/Lisboa.

Os representantes da TAP responderam que o ónus não pode ser atribuído à TAP por ser encarada como uma entidade empresarial e não como serviço público, e como o Governo não pode subsidiar, a empresa deixa de ser um instrumento de justiça e igualdade social. No que se refere aos Açores, referiram que anteriormente o subsídio cobria o défice de exploração e que a tarifa era fixada pelo Governo de forma a cobrir os custos, pois era o Governo que contratava a empresa para cobrir um serviço. Mas, sem ter capacidade para financiar e manter esse modelo, alterou o regime e já não pode limitar a gama de tarifas. A TAP confirmou que existem acordos com alguns grandes consumidores, que permitem oferecer condições especiais de comercialização, mas para os estudantes quis saber qual é o critério que deve ser seguido, o do estudante que vem ao Continente para um curso de uma semana ou para o estudante universitário? Nos Açores, existe um grande problema da TAP com a IGF relativamente à prova

## Comissão de Economia e Obras Públicas

de residente, pois para poder receber a compensação pelos residentes é exigida pela IGF cópia dos documentos que a lei impede que sejam fotocopiados. A TAP deu conta do grande mercado que a Madeira constitui com um universo de 971.000 passageiros só em 2011, o que o torna potencialmente muito apetecível em termos de exploração. O mercado gerou para as outras linhas da empresa uma receita de 126 milhões de euros. No que se refere à concorrência, a TAP revelou que existe uma estratégia comercial clara e que a Easyjet segue um perfil paralelo à TAP ainda que num patamar inferior e que a vantagem da TAP consiste na oferta de um programa de passageiros frequentes e maior flexibilidade de planeamento. Acrescentou também que quando os voos da Easyjet estão quase lotados, os seus preços ultrapassam os da TAP. A TAP revelou que a receita bruta apurada para os voos Lisboa/Funchal e Funchal/Lisboa atingiu o valor de 71 milhões de euros.

O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) recordou que o PCP alertou para os perigos da liberalização do mercado da RAM, afirmou que o serviço público continua a fazer sentido, quando se fala de coesão económica e social e que para a população da Madeira, o mercado não está a funcionar, apenas funcionará para quem consiga planear a m/l prazo a sua compra de viagens. No que se refere aos Açores, o Senhor Deputado foi de opinião que as opções recentes têm sido desastrosas, merecendo por isso alguma reflexão e medidas da AR para a resolução do problema e, quanto à Madeira, considerou a situação ainda pior. Perguntou à TAP qual o balanço que fazia, do ponto de vista evolutivo, da situação anterior para a atual e qual a faturação relativa às outras linhas? Abordou também a questão do financiamento público às *low cost* e à experiência adquirida sobre o reforço dos apoios ao início de uma nova rota. Pediu à TAP que fizesse o balanço dessa experiência (tendo em conta o financiamento direto ou indireto) e das políticas aerôportuárias, e seu impacto nas companhias aéreas. Solicitou o comentário da TAP sobre a intenção do Governo privatizar a ANA Aeroportos e sobre o futuro da rede aerôportuária. Ao concluir, perguntou se a TAP contemplava algumas vantagens para os passageiros com fortes condicionalismos, como por exemplo que têm problemas de saúde e a sua opinião sobre o assunto.

Os representantes da TAP responderam que no interior da UE, é a França que tem maior número de rotas de serviço público e que, inclusivamente os voos para a Guiana Francesa, são considerados de serviço público. Se o próprio Governo português não consegue resolver o problema dos doentes, também não será a empresa aérea a resolvê-lo, comentaram os representantes da TAP. Referiram que um aeroporto é um monopólio natural e que é mais fácil para a TAP lidar com um monopólio público do que com um particular. Quanto aos mecanismos de regulação, afirmaram que mais do que o caderno de encargos é na regulação que o Governo deve atuar, pois é aí que se identificam mais problemas. No que concerne às taxas, deram conta da existência do subsídio cruzado (o aeroporto de Ponta Delgada tem que subvencionar o de uma ilha mais pequena, não podendo no entanto este mecanismo ser totalmente distorcido). Grande parte da renda do aeroporto vem do lado da não aviação (lojas, etc) e aí utiliza-se um mecanismo muito semelhante ao usado pelos meios de comunicação social, baseado no número de passageiros, para a definição das rendas a pagar.



## Comissão de Economia e Obras Públicas

Sobre a evolução de receitas, referiram que desde a catástrofe na Madeira, tanto para a TAP como para a EASYJET reduziu bastante o tráfego geral e as suas receitas. As taxas cobradas pelo aeroporto da Madeira são as mais elevadas de toda a rede, para pagarem as obras no prazo acordado confirmaram os representantes da TAP.

A Senhora Deputada Lídia Bulcão (PSD) sublinhou que nem nos Açores nem na Madeira existe satisfação e que o maior desafio atual passa por encontrar um modelo que aumente a satisfação dos passageiros sem aumentar a comparticipação financeira do Estado, sendo a tarefa deste GT arranjar o melhor modelo possível para as Regiões. Perguntou por isso aos representantes da TAP se propunham algum modelo. Solicitou dados concretos sobre o número de passageiros nas rotas dos Açores, sobre a faturação nas rotas para Lisboa e perguntou se alguma dessas rotas dera lucros nos últimos anos. Sobre o serviço público, havendo novamente negociação entre o Governo da República e os Governos Regionais, quis saber se a TAP estava envolvida no processo. Quanto à obrigação de serviço público, indagou se estas estavam devidamente acauteladas em negociações futuras. Sobre a canalização de fundos públicos para apoio às rotas das zonas ultraperiféricas perguntou se um projeto específico para apoiar as transportadoras aéreas resolveria a situação.

Os representantes da TAP responderam que em 2011 a TAP e a SATA tiveram uma redução de tráfego Lisboa/Ponta Delgada de 6%, tendo passado de 338.000 para 217.000 passageiros, tendo essa tendência sido seguida no tráfego Lisboa/Terceira, Lisboa/Horta e Lisboa/Pico, de 2010 para 2011. Sobre a privatização, a TAP informou que existem poucas empresas na UE em que o Estado é o maior acionista, apenas a TAP e as companhias da Europa de Leste. Acrescentou que todas as empresas europeias estão abertas à prestação de serviço público. Sobre a questão dos fundos comunitários afirmou desconhecer o assunto.

O Senhor Coordenador solicitou à TAP que deixasse ao GT dados sobre a faturação, tendo a TAP respondido que rondava os 37.500 Milhões de euros nos Açores, e que contribuía com 3.900 milhões de euros para o resto da rede.

O Senhor Deputado Carlos Enes (PS) pediu a quantificação da redução da tarifa média antes e após a liberalização. Relativamente ao movimento de 1 milhão de passageiros ocorrido em 2011, indagou qual o critério usado para a Madeira para contar o movimento de passageiros. Referiu-se aos preços das viagens, que considerou excessivos e criticou o fato de as tarifas se manterem elevadas mesmo quando a procura diminui, lembrando que a compra antecipada até permite um preço mais barato, mas que nem sempre os passageiros podem alterar as datas dos voos ou planear com a antecedência desejável as suas viagens e que não têm outras alternativas. Sobre as taxas praticadas pelos aeroportos, quis saber se correspondiam à média das taxas praticadas no País.



## Comissão de Economia e Obras Públicas

A TAP respondeu que a tarifa de residentes, não restrita, era uma solução exclusiva para os Açores, que impossibilitava qualquer gestão de voos e que tendo essa a regra mudado, apenas 10% dos assentos estão agora sujeitos a essa tarifa.

O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) solicitou informações acerca o regime espanhol para as Canárias.

Os representantes da TAP afirmaram desconhecer esse regime mas comprometerem-se a enviar posteriormente um documento sobre isso.

O Senhor Coordenador mostrou interesse em conhecer a opinião da TAP sobre a liberalização, reconhecendo que para o turismo da Madeira foi boa mas que, para os residentes, particularmente para os estudantes (que não podem planear as viagens com antecedência) não o foi, já que o preço das viagens reduziu, mas como o Governo também reduziu para cerca de metade, o valor do subsídio social aos residentes, o preço, em termos reais, aumentou para os residentes. Questionou a TAP sobre as restrições de voos e indagou se as 4 rotas para a Madeira davam lucro. Sobre a tarifa de estudante lembrou que o universo de 7.000 estudantes é pequeno, quando comparado com o número total de passageiros e que a TAP poderia estudar uma solução para este tipo de passageiros. Perguntou se a tarifa para atletas estava em vigor para a RAM e se havendo uma liberalização total para as rotas aéreas da Madeira poderia ser contratualizado um teto máximo para as tarifas de Lisboa/Funchal e de Porto/Funchal, se o subsídio de mobilidade deveria ser fixo, independentemente da tarifa da passagem, ou uma percentagem do preço da passagem. Perguntou também a razão do cancelamento da ligação Lisboa/porto Santo, à 6.ª feira à noite.

Às perguntas do Senhor Coordenador a TAP respondeu: que a liberalização da Madeira foi má do ponto de vista da empresa, porque a rota era rentável e, em 2011 a TAP obteve um prejuízo de 8 milhões de euros no total das 4 rotas para a Madeira, mas que o Governo economizou com essa solução. Quanto ao subsídio de mobilidade, os representantes da TAP afirmaram que enquanto cidadãos, lhes agradava e que eram justificáveis os mecanismos sociais que se pretendem introduzir para a saúde, de pagamentos em função dos rendimentos declarados, de forma diferenciada. Quanto à liberalização de teto máximo, não concordaram. Quanto à questão dos estudantes, a TAP dispôs-se a estudar uma solução tal como a que já existe para os atletas e explicou que nas tarifas de desporto a tarifa é fixa, sendo negociado com as respetivas agências quantos passes por voo é necessário e quando ocorrem as viagens, enquanto no caso dos estudantes, a vinda é aleatória. Sobre a definição do subsídio de mobilidade, a TAP entendeu não dever opinar, por considerar ser competência do Governo. Quanto ao cancelamento da ligação Lisboa/Porto Santo à 6.ª feira à noite, a TAP explicou que teve a ver com a falta de procura e que deviam até ser desativados os 2 voos, só não o fazendo por um mecanismo de justiça.



## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

A Senhora Deputada Cláudia Aguiar (PSD) colocou um novo conjunto de questões à TAP: sobre a sua abertura para um protocolo comercial para bilhetes corridos Porto Santo/Funchal/Lisboa (em co share), solicitou alguma sensibilidade da empresa, para a calendarização das épocas normais de estudantes como por exemplo no Natal, com um modelo semelhante ao utilizado para os atletas.

A primeira deste conjunto de questões, a TAP respondeu que o co share envolve 2 empresas, não sendo possível praticar duas tarifas, não havendo lugar à divisão de custos e receitas. Quanto à questão dos estudantes, os representantes da TAP aconselharam que estes, podendo prever antecipadamente a data das férias de natal, comprem o seu bilhete antecipadamente, reduzindo dessa forma o preço da viagem. Garantiram que a TAP tem tarifas tão baixas nas viagens de ida e volta para o Funchal como para a Europa, naturalmente em função de procura. Sobre o mecanismo de venda faseada, esclareceram que existe um sistema matemático complexo em que cada preço é atribuído, em função da história do voo. Sobre os lucros nas rotas dos Açores, a TAP informou que nem os Açores nem o Funchal fecharam em 2011 com lucros, tendo a Horta totalizado um prejuízo de 1.040 milhões de euros, Ponta Delgada com um lucro de 1.200 milhões de euros, o Pico e a Terceira com um prejuízo de 150.000 euros.

No final da audição, o Senhor Coordenador agradeceu a vinda da TAP e solicitou o envio posterior de contributos escritos.

Foi agendada a **audição da SATA para o dia 03 de abril, às 11H30**. O Senhor Coordenador propôs o agendamento das audições da EASYJET e da TRANSAVIA também para o dia 3 de abril.

Palácio de São Bento, em 16 de março de 2012



## Comissão de Economia e Obras Públicas

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

#### SÍNTESE DA AUDIÇÃO CONJUNTA DA ANA E DA ANAM

**Dia:** 16 de março de 2012

**Hora:** 15H30

**Ordem de Trabalhos:**

Audição da ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. e da ANAM – Aeroporto da Madeira

**Presenças:**

Coordenador: Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP);

Deputados Cláudia Aguiar (PSD), Lídia Bulcão (PSD), Carlos Enes (PS), Jacinto Serrão (PS) e Bruno Dias (PCP).

O Senhor Coordenador agradeceu a presença dos Senhores Eng. António Guilhermino Rodrigues e Dr. Rui Veres, respetivamente Presidente e Vogal do Conselho de Administração da ANA e também da ANAM.

O Senhor Deputado Carlos Enes (PS) começou por colocar à ANA e à ANAM as seguintes questões:

Com a privatização da ANA, o que está pensado em relação à ANAM, uma vez o Governo Regional detém parte do seu capital? Nos últimos anos foi deficitária ou não a gestão dos 4 aeroportos dos Açores, para a ANA? Estando equacionada a privatização da ANA para Abril de 2012, qual a autoridade que passará a ser responsável pelos aeroportos dos Açores?

O Senhor Presidente da ANA e da ANAM respondeu que a questão não estava ainda totalmente esclarecida e que o próprio Governo Regional também ainda o não tinha feito, sendo uma decisão que competia ao Estado enquanto acionista da ANA, negociar com os Governos das Regiões, essa matéria, sendo que a ANA gere os 4 aeroportos dos Açores, todos eles com características diferentes. O aeroporto de Santa Maria conta com 60.000 passageiros/ano, o das Flores com 40.000 e o da Horta com 200.000, por exemplo, sendo todos financeiramente deficitários. O aeroporto João Paulo II apesar de ainda ser deficitário caminha para o equilíbrio.

O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) colocou as seguintes questões: Relativamente às taxas aeroportuárias, independentemente da situação da ANA e do caso português, considerou que nenhum país do mundo e nenhuma rede aeroportuária, com as características dos Açores,

## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

poderia dar lucro. A haver uma gestão integrada os serviços públicos, julga o Senhor Deputado que será necessário uma estratégia de serviço público para a rede aeroportuária. Em seguida solicitou esclarecimentos sobre a evolução do número de passageiros, na vertente económico-financeira, para esses aeroportos, sobre as perspetivas para os próximos anos relativamente à evolução das taxas aeroportuárias tendo em conta os contratos de financiamento “leoninos” da ANAM para a Madeira que exigiram o aumento das taxas aeroportuárias e o que se pode esperar dessas taxas, tendo em conta o evoluir do tempo e do contrato? Também pediu informações sobre as perspetivas quanto à possibilidade de reconsideração de reestruturação ou negociação do contrato de concessão, sobre a quantificação da política de incentivos às rotas aéreas entre o Continente e a Madeira, sobre para que companhias de aviação e para que rotas foram atribuídos apoios, se o programa de apoio à criação de novas rotas em aeroportos nacionais, Iniciative.pt era o único apoio. Referiu ainda que têm surgido críticas que o PCP considera serem fundamentadas, sobre a forma como é feita a contagem de passageiros que já estavam em determinada rota. Afirmou que o PCP colocou ao Governo a questão do alargamento do aeroporto da Horta, uma obra aparentemente consensual, em que existem expectativas da comunidade sobre esse investimento. Tendo o Governo transmitido que não estava previsto retomar as obras de ampliação, o Senhor Deputado Bruno Dias quis também conhecer as razões para essa tomada de posição?

Em resposta às questões colocadas pelo PCP; a administração da ANA e da ANAM informaram que os aeroportos dos Açores são deficitários e não apresentam resultados equilibrados, com tarifas inferiores em 12% às do Continente e que a solução tem passado por uma gestão em rede ou subsidiação cruzada, por parte da ANA, que assegura o equilíbrio necessário, havendo aeroportos que são imperativos e fundamentais para cumprir um conjunto de obrigações em rede. No aeroporto da Madeira há parâmetros introduzidos que levam a uma análise diferente, sendo a sua gestão assegurada pela ANAM. Relativamente à sustentabilidade, há um défice crónico que se mantém na ANA, entre 6 e 7 milhões de euros/ano no conjunto dos 4 aeroportos dos Açores, tendo-se contudo verificado uma melhoria, pois já chegou a atingir os 9,10 milhões de euros, de défice. Sem subsídios diretos à exploração por parte do Estado, a exploração em rede permite mais ou menos a resolução do problema. Quanto às taxas praticadas pela ANAM nos dois aeroportos da Madeira, quando foi feita a expansão da pista, o Governo recorreu a financiamento comunitário que impôs condições para um financiamento de 40%, tendo o Governo da Região Autónoma da Madeira assumido o compromisso de duplicar as taxas durante um período de 7 anos (período do financiamento), devido ao elevado volume do endividamento da ANAM, num total de 282 milhões de euros, em 2005. Em 2011, verificou-se um abate à dívida de 30%. Os resultados negativos da ANAM em 2005, devido às amortizações realizadas, atingiram os 11 milhões de euros e os 5 milhões de euros em 2011. O custo por passageiro, que se situava em 19,5 euros/passageiro, passou para os 15 euros/passageiro no período em análise. Quanto às dificuldades perspetivadas, tendo em consideração uma dívida de 200 milhões de euros entre 2014 e 2017, a empresa (ANAM) terá que amortizar 75% da sua dívida, correspondendo a 150 milhões de euros de amortização de capital ao que crescem os encargos anuais com o pagamento de juros, de 4 milhões de euros.



## Comissão de Economia e Obras Públicas

Isso traduz-se num problema para a empresa que não irá conseguir gerar as receitas necessárias, tendo por isso conversado com o Governo Regional para alargar o contrato de concessão que agora vigora, até 2033, dando dessa forma alguma margem de manobra para se negociar com os credores o pagamento da dívida de forma mais escalonada e sustentada a m/l prazo, sendo essa uma decisão de caráter político. Relativamente ao aeroporto do Funchal, o Governo é simultaneamente regulador, acionista e concedente, sendo essencial clarificar o seu papel. Desde 2005 que têm vindo a descer as taxas reais, depois de terem duplicadas na altura, pelo que para além da necessidade de prorrogação do prazo de concessão terá que haver outras soluções compensatórias, a garantia de proveitos, para conseguir a renegociação da dívida. Quanto aos Açores, tal como no aeroporto de Porto Santo, existe uma estrutura sobredimensionada e será eternamente deficitária, se não passar por uma solução em rede. Sobre o programa de incentivo às rotas, a ANA desde 2003 percebeu que tinha que fomentar o seu tráfego ativamente, porque começou a haver competitividade entre as regiões, até com o surgimento das companhias low cost. Surgiu o marketing aeroportuário que disponibiliza informação para as companhias aéreas poderem ter ligações diretas quando há tráfego superior e um mecanismo de divisão de risco, pela ANA e pelos agentes ligados ao turismo que beneficiam dessa informação e promoveu o alinhamento entre as estratégias turísticas dos deferentes atores turísticos, um programa aberto, com incentivos, um fundo formado por verbas da ANA (40%), do Turismo de Portugal (40%) e pelos agentes de promoção turística regional (20%), programa que passará a ser financiado em partes iguais apenas pela ANA e pelo Turismo de Portugal. Este programa prevê novas rotas nos Açores ainda não servidas, e o reforço da frequência dos voos, sempre que uma ligação tenha mais de 80% da taxa de ocupação. Na Madeira há várias aplicações deste tipo, onde se insere a ANA, a ANAM e o Governo Regional da Madeira. No que se refere ao aeroporto da Horta, do ponto de vista do gestor aeroportuário, o prolongamento da pista não corresponde a uma necessidade efetiva. Tem 1.700 metros e chega para o tipo de tráfego que lá ocorre. Para melhorar as condições gerais da pista, a ANA gastou 600.000 euros nestes últimos 3 anos, para com vista a aumentar o atrito entre o avião e a pista e assim aumentar a segurança, que é agora das maiores no país.

A Senhora Deputada Lídia Bulcão (PSD) solicitou as seguintes informações: face à proximidade da privatização da ANA, em que medida estavam acautelados os direitos dos cidadãos e se seriam introduzidas por essa razão alterações às taxas aeroportuárias, que contrapartidas estavam a ser negociadas e qual a forma de flexibilizar o modelo sem aumentar os encargos do Estado. Solicitou adicionalmente dados sobre as taxas aeroportuárias arrecadadas nos aeroportos dos Açores. Perguntou se não ocorrem desvios significativos de voos devido ao mau tempo, na Horta e se no processo de privatização, sabendo-se que o Governo não pretende recalendarizar o contrato de concessão, o que será feito após essa privatização?

Em resposta, o Presidente da ANA começou por dar a sua opinião pessoal, afirmando que o modelo em rede tem virtualidades do ponto de vista comercial dos 10 aeroportos nacionais, 7 dos quais estão entregues à gestão da ANA. Do ponto de vista dos incentivos, existindo uma rede, é sempre mais fácil negociar os proveitos comerciais, conseguindo-se algumas sinergias



## Comissão de Economia e Obras Públicas

de escala e massa crítica junto das companhias de transportes e de custos, assegurou. A ANA tem 110 milhões de euros de custos de fornecimentos externos e detém know-how, decorrente da troca positiva de experiências entre aeroportos. A gestão em rede processa 30 milhões de passageiros e a empresa consegue vender serviços com elevada tecnicidade, a 10 aeroportos, com características específicas adaptados a Portugal. No que se refere a investimentos continuou a ANA, existem também vantagens na rede numa mesma concessão, em que há subsidição cruzada de financiamento dos aeroportos, sendo que há décadas que a ANA não recorrer ao OE para se financiar. Quanto às taxas aeroportuárias, o passageiro paga nos Açores menos que no aeroporto de Lisboa, sendo estas últimas de 12 euros por passageiro, nos Açores, de 10,5 euros por passageiros e na Madeira, 15,91 euros por passageiro. A aterragem no aeroporto da Horta, apesar da turbulência, é segura e o comandante do avião toma a sua decisão na altura, em função da situação. Há 8 rotas com obrigação de serviço público entre o Continente e os Açores, mas a ANA referiu não ter a certeza se essa seria a opção mais racional e benéfica, podendo eventualmente existir apenas duas rotas e depois uma boa distribuição no transporte regional, o que seria mais adequado. É através do mecanismo do contrato de concessão e da regulação que será possível salvaguardar os interesses da população, sublinhou o representante ANA e da ANAM.

O Senhor Coordenador, Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP) também colocou algumas questões sobre o recurso da ANA ao Banco Europeu de Investimento e o fato de as receitas não terem atingido as previsões. Referiu que a Madeira é muito prejudicada e que as taxas praticadas pela ANAM são o triplo das praticadas nos aeroportos espanhóis. Depois referiu-se aos contratos de incentivos às companhias aéreas de baixo custo, a TAP, SATA e EASYJET e admitiu que as empresas abandonam as rotas quando terminam os incentivos, o que é um problema, em termos de turismo. Depois pediu informações sobre a operacionalização do aeroporto do Porto Santo e repavimentação da sua pista, parte da qual já se encontra hoje inoperacional. Sobre a integração da ANAM e dos dois aeroportos da Madeira na rede nacional da ANA, questionou as entidades presentes sobre o que seria preciso fazer, para se concretizar essa absorção. Por fim perguntou se a regulação da Madeira era muito diferente da nacional e se a Região da Madeira perderia alguma coisa com a absorção da ANAM.

Os representantes da ANA e da ANAM responderam às perguntas do Senhor Coordenador: Afirmaram que se o número de anos de concessão fosse alargado até 2053, seria possível amortizar na sua totalidade a dívida da ANAM, e reduzir as taxas aeroportuárias, renegociar o empréstimo com a banca ou celebrar um acordo entre o Governo da República e o Governo Regional, passando o passivo da ANAM para a ANA. Afirmou que os incentivos às companhias aéreas não são exclusivas para as low cost, sendo abertas a qualquer incentivo, mas que o proveito ultimamente tem efetivamente sido para as low cost. Referiu que poderia não ser suficiente, para reduzir as taxas aeroportuárias, a negociação dos contratos de concessão até 2053, mas que passar o passivo da dívida da ANAM para a ANA o permitiria fazer. Referiu-se à competitividade existente para as low cost nas Regiões, e assegurou que era essa a razão porque se mantinham nessas rotas, apesar de tentarem impor as suas próprias regras, e só



## Comissão de Economia e Obras Públicas

muito excecionalmente, não o conseguindo, optarem por abandonar as rotas em resultado do braço de ferro. Quando a EASYJET entrou na rota do Funchal, a tarifa reduziu 30% e a EASYJET ficou com 25% da quota de mercado. A ANAM ao monitorizar as características dos passageiros das low cost, chegou à conclusão que são da classe média/alta exigentes e bem informados, sabendo quanto pretendem gastar. Sobre a repavimentação do aeroporto de Porto Santo, foi respondido pela ANAM que o problema tem sistematicamente sido colocado aos acionistas, que aquela está sobredimensionada para o tráfego que tem e que a parte degradada da pista não impede que o resto não seja ainda assim suficiente. Será necessário um investimento de 7 milhões de euros para a repavimentação dessa pista, considerando a ANA que deve ser financiado por investimentos públicos. Quanto ao modelo de absorção da ANAM, poderia passar-se a concessão para a ANA ou os capitais da ANAM serem inteiramente subscritos pela ANA, apesar de a ANAM continuar autónoma. A administração da ANA e ANAM afirmou ser muito diferente a regulação na Madeira e nos Açores.

O Senhor Deputado Carlos Enes (PS) pediu esclarecimentos adicionais sobre o movimento no aeroporto do Funchal. Referiu-se à alteração das características da aviação passando para aviões mais pesados e com mais carga, o que leva a que determinados aeroportos passem para um plano cada vez mais secundário. Quis ainda conhecer os custos para as Regiões Autónomas associados ao regresso da SATA ao Terminal I do Aeroporto de Lisboa.

Em resposta a este conjunto de perguntas, a ANA admitiu que um A330 nunca aterraria na Horta e que para o tipo de procura, que é estável, dificilmente esse aeroporto virá a ter aviões de maiores dimensões. A capacidade da pista do aeroporto da Horta é de 12 movimentos/hora e opera com 1,25 movimentos/hora, senda a taxa de ocupação das aeronaves que voam para a Horta, de 65% e acontece que só com uma ocupação de 80% ou mais, será preciso aumentar o número de voos. Quanto ao regresso da SATA ao terminal I, a ANA assegurou que não terá efeito nos custos, quanto muito um pequeno acréscimo marginal.

No final da audição, pelas 18H10, o Senhor Coordenador agradeceu a vinda das duas entidades e solicitou à ANA e à ANAM o envio a posteriori, dos seus contributos escritos.

Foi agendada a audição da SATA para o dia 03 de abril, às 11H30. O Senhor Coordenador propôs o agendamento das audições da EASYJET e da TRANSAVIA também para o dia 3 de abril

Palácio de São Bento, em 16 de março de 2012





## Comissão de Economia e Obras Públicas

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

#### SÍNTESE DA AUDIÇÃO DA TAP

**Dia:** 03 de abril de 2012

**Hora:** 11H30

**Ordem de Trabalhos:**

Audição da SATA Airlines

**Presenças:**

Coordenador: Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP);

Deputados Lúcia Bulcão (PSD), Maria João Ávila (PSD), Carlos Enes (PS) e Ricardo Rodrigues (PS).

Iniciada a audição, o Senhor Coordenador agradeceu a presença do Senhor Professor Doutor António Gomes de Menezes, Presidente da SATA Airlines, fez um enquadramento da audição e perguntou ao Presidente da SATA se pretendia fazer alguma intervenção inicial. Tendo o Presidente da SATA declinado fazer intervenção inicial, o Senhor Coordenador deu a palavra à Senhora Deputada Lúcia Bulcão.

A Senhora Deputada Lúcia Bulcão (PSD) começou por questionar sobre os principais constrangimentos que se colocam à mobilidade dos passageiros entre a Madeira, os Açores e o continente; sobre como se pode flexibilizar o atual modelo sem aumentar custos do Estado; se a SATA estava envolvida nas negociações para a revisão do atual modelo de serviço público; se havia diferenças entre a TAP e a SATA em termos de discriminação positiva dos estudantes insulares, no que tocava ao excesso de bagagem e o que faltava para que a SATA fizesse essa discriminação positiva.

O Senhor Presidente da SATA, respondendo à questão sobre os principais constrangimentos que se colocam à mobilidade dos passageiros, referiu que as obrigações de serviço público impõem um conjunto de condições para assegurar uma oferta mínima para passageiros e cargas, condições tarifárias, garantia de regularidade de serviço, entre outras, referiu a descida das tarifas a que se tem assistido desde final de 2007 e lembrou que a tarifa de referência permite fazer reservas sem pagar, alterar a reserva sem penalidades e não aumenta com os picos de maior procura, mencionou o preço dos combustíveis, que atingiu um máximo histórico este ano, e que nos Açores existe a taxa de combustível, que também tem levado ao aumento do preço das passagens (lembrou que quando o modelo foi criado havia um preço de referência de 50 dólares para o barril de petróleo, preço que já há muito foi ultrapassado), e

## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

que se situa, neste momento, nos 62€ numa passagem de ida e volta. Apesar de a SATA ter isentado algumas tarifas desta taxa de combustível, o Senhor Presidente da SATA concluiu que o principal constrangimento é o preço do combustível. Quanto à liberalização, qualquer cenário terá de ter em conta a questão da sazonalidade das viagens para os Açores. No que toca à revisão do atual modelo, tratando-se de uma negociação política, a SATA não está envolvida. No que toca à questão dos estudantes, a prática da SATA é a de, na altura de maior fluxo de estudantes (início e fim do ano letivo, períodos de férias), permitir um excesso de bagagem acrescido, por cortesia, que corresponde a 10 kg de bagagem adicional, sem qualquer penalização quanto ao número de volumes transportados.

Pelo Senhor Deputado Carlos Enes (PS) foi perguntado se, para além do preço do combustível, não havia outros fatores para que os preços das viagens fossem considerados elevados, nomeadamente a existência de muitos aeroportos e aeródromos nos Açores, com os inerentes custos de pessoal, a sazonalidade do tráfego e o valor das taxas aeroportuárias. Referindo as alternativas ao modelo existente – a liberalização do mercado e a introdução de voos *low cost* –, lembrou que a liberalização na Madeira não deu os resultados esperados e questionou se seria benéfica para os Açores. Em caso afirmativo, quis ainda saber se a SATA equacionava ter um serviço de voos *low cost*. Abordou também a questão dos emigrantes açorianos e de a carga que é permitido transportar gratuitamente nos voos internacionais (50kg) ser superior à permitida nos voos inter-ilhas (20kg), obrigando ao pagamento do excesso de bagagem quando, na sequência de um voo internacional era preciso fazer ainda um voo para outra ilha, e se a SATA tem feito algo para resolver esse problema. Finalmente, questionou sobre o transporte aéreo de mercadorias e quis saber se era viável a existência de um único avião para transportar mercadorias e se os aviões da SATA têm dado resposta às necessidades de exportação dos Açores.

Respondeu o Presidente da SATA que o setor dos transportes presta-se ao fenómeno das economias de escala e nos Açores há um problema de escala. No plano da eficiência, há que registar a baixa rotação dos ativos, mantendo toda a estrutura aeroportuária, com custos fixos, que têm de ser imputados aos voos. Fez então referência a outras companhias de aviação europeias que usam outros modelos e têm custos superiores aos da SATA. Esclareceu também que o serviço público impõe que pelo menos 10% dos lugares disponíveis sejam oferecidos a tarifas promocionais para residentes, o que implica cerca de 60 000 lugares/ano. Para além disso, o preço de alguns fatores de produção é mais alto nas ilhas e varia de ilha para ilha (nomeadamente os combustíveis). Quanto às taxas aeroportuárias, nalguns casos representam 45% do preço final pago pelo passageiro e o seu peso na composição do preço final do bilhete tem vindo a aumentar. No que toca a uma eventual liberalização, afirmou não poder especular porque não se sabe qual é o cenário de que se está a falar. Reiterou que o modelo atual visa garantir a realidade das 9 ilhas, que têm igual acesso de e para o continente durante todo o ano, e com a liberalização esta realidade pode ficar comprometida. Em relação à questão dos emigrantes açorianos, lembrou que a SATA oferece a possibilidade de transportar gratuitamente mais carga do que a generalidade das companhias aéreas e com a renovação da



## Comissão de Economia e Obras Públicas

frota deu-se um passo importante no estrangulamento operacional que se vivia no transporte de bagagem, tendo sido também reduzida a taxa a pagar pela bagagem em excesso nesses casos. Finalmente, quanto à exportação de mercadorias, considerou que a SATA tem prestado bastante atenção a este assunto e que, também aqui, foi dado um salto qualitativo com a renovação da frota; lembrou que a SATA faz regularmente voos adicionais ara exportar mercadorias, nomeadamente pescado, e que a via marítima também tem dado uma boa resposta neste setor; a existência de um avião dedicado levanta problemas, porque iria voar menos horas e colocava-se a questão de saber se quem exportava tinha condições para pagar todos os custos inerentes à existência desse avião dedicado.

Por sua vez, a Senhora Deputada Maria João Ávila (PSD) recentrou a discussão na questão dos emigrantes açorianos e do seu descontentamento com o serviço prestado pela SATA quando têm de fazer um transbordo do voo internacional para o voo inter-ilhas, caso não se dirijam a uma das ilhas principais, e referiu também situações de alterações de preços dos bilhetes depois da reserva feita nos voos internacionais da SATA.

O Presidente da SATA referiu que a SATA tem no seu centro a diáspora portuguesa. Lembrou que a SATA tem nove voos por semana entre os EUA e Portugal e outros nove entre o Canadá e Portugal, sendo, a para da TAP, a maior transportadora entre a América do Norte e Portugal, crescendo mais de 10% ao ano. Realçou de novo a redução do custo do excesso de bagagem nos voos inter-ilhas para quem vem dos voos internacionais e a manutenção da franquia de bagagem nos 50kg nos voos internacionais, tendo referido que a SATA estava atenta para apreciar as questões colocadas pelos Deputados. Lembrou também que a SATA modernizou muito a sua presença para que os agentes de viagem possam, em tempo real, vender bilhetes nos seus voos. Referiu também acordos feitos entre a SATA e outras companhias em que a SATA pode passar a oferecer tarifas mais competitivas. Referiu também que, no que toca à questão da bagagem, poderia ser almejado mais, mas isso tinha um custo que teria de ser tido em consideração.

Também o Senhor Deputado Coordenador usou da palavra nesta ronda de perguntas, para questionar que balanço fazia a SATA da liberalização dos voos entre Lisboa e Funchal e Porto e Funchal e por que razão decidiu abandonar a ligação Lisboa/Funchal; para questionar se o valor das taxas aeroportuárias praticadas na Madeira influenciou essa decisão; e qual o custo das ligações Funchal/Pointa Delgada. Abordou também a situação da ligação entre o Funchal e Porto Santo, que está concessionada à SATA e que é altamente deficitária, pois os preços são muito altos (é uma ligação de 12 minutos que custa 150€) porque há poucos passageiros e há poucos passageiros porque os preços são muito altos. Ainda quanto aos passageiros de Porto Santo, referiu que não há uma tarifa corrida para os que querem deslocar-se para Lisboa, porque a SATA não opera a linha Funchal/Lisboa. Questionou também sobre uma eventual participação do Governo Regional da Madeira no capital da SATA e se se previa alguma abertura de capital. Questionou também se a SATA tinha uma tarifa de estudante nas ligações

## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

Lisboa/Açores e, quanto aos subsídios, que são dados *a posteriori* ao passageiro, se devem ter um montante fixo ou devem ser uma percentagem em função do custo final da viagem.

O Senhor Presidente da SATA lembrou que, com a liberalização dos voos para a Madeira, as tarifas tiveram comportamentos muito díspares, tendo depois estabilizado, e referiu que não conseguia fazer o balanço porque as formas de trabalhar e viajar também se alteraram e tudo dependia do modo como os passageiros se conseguiram adaptar ao novo paradigma. A Madeira começou a ter um problema acrescido de sazonalidade, sendo mais vantajoso voar para a Madeira no verão do que no inverno. A SATA tem apostado no reforço das suas ligações entre Lisboa e os Açores e entre os Açores e os outros aeroportos da Europa. Com todas estas alterações, a SATA decidiu abandonar a linha Funchal/Lisboa. No que toca às taxas aeroportuárias na Madeira, estas são um problema porque o passageiro não distingue, na composição do preço, qual a parte que pertence a essas taxas. O tráfego para o Porto Santo está a diminuir, e o valor da taxa (36€) é muito elevado. Os custos são elevados porque é sempre preciso ter mais do que uma tripulação, pois a que faz o voo da manhã não pode fazer o voo da noite. No que toca às ligações à saída de Porto Santo para além do Funchal, lembrou que já não estão abrangidas pelo serviço público e que o problema é da definição do sistema, mas a SATA pode, em sede de acordos comerciais, tentar agilizar uma resposta a esse problema. No que toca ao voo Funchal/Ponta Delgada, referiu que a SATA melhorou muito o serviço que oferece, tendo criado também uma rota com as Canárias e Faro, e que a componente do preço também mereceu melhorias, com a introdução de tarifas promocionais. Quanto à questão sobre o capital da SATA, a mesma tem de ser endereçada ao seu acionista. Quanto aos subsídios, na Madeira é de 60€ e nos Açores é de 87€, considerando que o setor da aviação é muito dinâmico e está sujeito a grandes alterações, se o valor do subsídio for estático não reflete as condições atuais.

Numa segunda ronda de perguntas, a Senhora Deputada Lídia Bulcão (PSD) quis saber quais as vantagens e desvantagens do atual regime de *code share*, o que era necessário para aumentar o número das tarifas promocionais disponíveis, solicitou dados sobre o número de passageiros movimentados nas rotas da SATA entre os Açores e o continente, sobre os resultados da SATA no último ano; se se podia conseguir para os estudantes do Porto Santo que se deslocam para Lisboa alguma tarifa mais favorável, nomeadamente através de um acordo com a TAP.

Pelo Presidente da SATA foi afirmado que, quanto ao *code share*, procura-se sempre proporcionar maior escolha ao passageiro e se as companhias partilham códigos também podem partilhar tarifas e é isso que se passa entre a SATA e a TAP nos Açores. Reiterou que, as tarifas promocionais para os residentes são cerca de 60 000/ano, o que representa certa de um terço dos passageiros residentes que a SATA transporta. Quanto aos dados sobre o número de passageiros, não os tendo no momento, disponibilizou-se a fazê-los chegar ao Grupo de Trabalho por e-mail; no que toca aos resultados da SATA, as contas serão reveladas ainda durante o mês de abril, tendo se de aguardar pela sua aprovação em sede de assembleia geral. Em resposta à pergunta sobre os estudantes do Porto Santo que se deslocam para



## Comissão de Economia e Obras Públicas

Lisboa, revelou abertura para conjugar esforços com a TAP no sentido de encontrar uma solução única e integrada.

O Senhor Coordenador também usou da palavra para questionar se as tarifas de estudante eram uma imposição do serviço público e se a SATA admitia regressar à rota Lisboa/Funchal.

Respondeu o Senhor Presidente da SATA que as tarifas de estudante entre os Açores e o continente eram determinadas em sede de obrigação de serviço público e, quanto ao eventual regresso à linha Lisboa/Funchal, não havia no momento planos para isso.

Pelo Senhor Deputado Carlos Enes (PS) foi levantada a questão sobre qual o reflexo da refeição servida a bordo no preço do bilhete. Tornou o Senhor Coordenador a usar da palavra para questionar sobre o valor da indemnização compensatória pela exploração da linha Funchal/Porto Santo. Pelo Senhor Deputado Ricardo Rodrigues (PS) foram feitas considerações sobre a evolução dos preços das viagens entre Lisboa e os Açores, tendo lembrado que já tinham sido mais caras, e foi deixado o desafio à SATA para não ceder à tentação de baixar a franquia de carga nos voos internacionais.

Respondeu, a final, o Senhor Presidente da SATA, para considerar que temos assistido a uma descida das tarifas quando as circunstâncias levariam a supor o contrário e que atualmente todas as rotas estavam liberalizadas, com exceção das que ligam o continente aos Açores. Reiterou que o subsídio é dado ao residente e não à companhia e corresponde a cerca de 6 a 7 milhões de euros por ano. Lembrou que só os residentes originam subsídio e que os lugares ocupados por não residentes ou não ocupados não originam qualquer subsídio. Reafirmou também a importância da franquia de bagagem nos voos internacionais e a necessidade de encontrar soluções concretas. Quanto ao *catering*, são um item de custo mas não é significativo e, nos voos com duração superior a 2 horas, acabam por ser um momento de bem-estar e serenidade, até pelo ritual que implica, se for retirado também não implica uma alteração do número de tripulantes, porque este é definido em função do número de lugares oferecidos. Finalmente, informou que a indemnização compensatória para a linha Porto Santo/Funchal é de cerca de 2 milhões de euros por ano.

No final da audição, o Senhor Coordenador agradeceu a vinda da SATA e agendou a **audição da EASYJET e da Transavia para o dia 12 de abril, respetivamente às 14H00 e no final do Plenário.**

Palácio de São Bento, em 3 de abril de 2012





## Comissão de Economia e Obras Públicas

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

#### SÍNTESE DA AUDIÇÃO DA EASYJET

**Dia:** 12 de abril de 2012

**Hora:** 14H00

**Ordem de Trabalhos:**

Audição da EASYJET

**Presenças:**

Coordenador: Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP) e Deputados Cláudia Aguiar (PSD), Lúcia Bulcão (PSD), Jacinto Serrão (PS) e Carlos Enes (PS).

O Senhor Coordenador agradeceu a presença dos Senhores Dr. Javier Gandara (Diretor Ibérico), Dr. José Lopes (Diretor Comercial em Portugal) e Dra. Domingas Carvalhosa (representante da empresa no País), fez uma breve explicação acerca da atividade desenvolvida até ao momento pelo GT - TAMA e depois deu a palavra ao Senhor Javier Gandara para a sua intervenção inicial.

O representante da EASYJET informou o GT da inauguração das suas instalações em Lisboa prevista para a semana seguinte, referiu que esta Companhia opera em Portugal desde 1998 nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e Madeira, que o seu tráfego é essencialmente turístico mas que pretende vir a diversificar o seu mercado. Acrescentou que a EASYJET realiza voos para o Funchal numa base diária oferecendo tarifas mais baixas do que a concorrência. No que respeita à rota dos Açores, afirmou que tem uma estrutura de descontos não adaptada à política de preços da Companhia tendo manifestado alguma abertura para a EASYJET vir a operar nos Açores de modo semelhante à Madeira e revelado que essa opção tem vindo a ser ponderada.

A Senhora Deputada Lúcia Bulcão (PSD) comentou que os preços oferecidos pelas companhias aéreas têm aumentado a contestação dos cidadãos e questionou a EASYJET sobre a forma de flexibilizar o atual modelo sem aumentar as atuais participações do Estado, devido aos constrangimentos nacionais. Referiu-se à possibilidade do aumento dos custos dos transportes aéreos vir a ser suportado por fundos comunitários e requereu a quantificação do número de passageiros na EASYJET na rota da Madeira, bem como, dados sobre a rentabilidade dessa rota.

## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

O representante da Companhia respondeu que nos Açores, por não existir um modelo liberalizado, a estrutura de preços está mais preparada para uma companhia de bandeira mas que, se o modelo passar a ser orientado para uma liberalização semelhante ao da Madeira, será equacionada a sua viabilidade. Esclareceu que a rentabilidade é essencial para Companhias nos moldes da EASYJET e que se for rentável operar nos Açores o fará, mas que a sua estrutura eficiente e política de custos reduzidos não o permite ainda. Informou que em 2011 a EASYJET transportou na rota da Madeira, um volume de tráfego superior a 200.000 passageiros, representando uma taxa de ocupação média entre 80 e 85%, representando uma confortável rentabilidade para a empresa. Também transmitiu devido ao elevado preço dos preços dos combustíveis, e à redução da procura na época baixa eventualmente será necessário ponderar a redução de 2 para 1 voos diários. Quanto a informação sobre a sua quota de mercado, disponibilizou-se para a remeter essa informação, oportunamente, ao GT.

A Senhora Deputada Cláudia Aguiar (PSD) solicitou à EASYJET que informasse se pretendia vir a aumentar o número dos seus voos se a rota o compensasse; Se a abertura dos escritórios em Lisboa traria alguns benefícios para a rota; Se haveria abertura da EASYJET para abrir uma exceção relativamente ao valor das tarifas para os jovens que estudam no Continente, mitigando de algum modo os constrangimentos da insularidade e, por fim, solicitou ao Senhor Javier Gandara um comentário acerca dos os impactos que resultariam da redução do preço dos bilhetes em épocas de maior afluxo de passageiros.

Em resposta às questões colocadas, concretamente a frequência de voos para a Madeira, referiu que em 2011 a EASYJET chegou a realizar 3 viagens por dia e que a oferta de voos dependerá sempre da procura e conseqüentemente da rentabilidade alcançada. Quanto à atribuição de preços especiais aos jovens estudantes, foi assumido que a EASYJET não contemplava vir a oferecer descontos adicionais para poder garantir tarifas mais competitivas, alegando que as tarifas já eram bastante reduzidas para todos os passageiros, sendo a média da tarifa global de 60 euros, podendo esta atingir aos 250 euros em épocas de grande procura, como por exemplo a Páscoa, sendo esses os preços médios praticados nas suas operações, em termos globais.

O Senhor deputado Carlos Enes (PS) aludiu à hipótese de liberalização do espaço aéreo dos Açores que tem sido discutida para perguntar à EASYJET se, nessas condições estaria disponível para fazer a ligação e para quais ilhas que teria interesse em servir. Questionou depois a empresa acerca do número mínimo de passageiros que considera necessário para agarrar uma rota, sobre o comprimento mínimo de uma pista que permita à Companhia efetuar os seus voos em segurança e, por fim, se no m/l prazo, com a substituição das suas aeronaves, a EASYJET viria a necessitar de aeroportos com outras condições.

Os responsáveis da transportadora aérea informaram que caso ocorresse a liberalização do espaço aéreo dos Açores, a EASYJET ponderava voar apenas para Ponta Delgada, e que, tendo os seus aviões uma capacidade entre 156 e os 419 lugares, apenas sendo rentáveis voos com



## Comissão de Economia e Obras Públicas

de 80 a 85% de taxa de ocupação, essa hipótese de rota teria a ver com a procura estar disposta a pagar um determinado preço. O Senhor Javier Gandara afirmou desconhecer as condições operacionais existentes nos aeroportos dos Açores e sublinhou que seriam suficientes pistas com 1.000 metros de comprimento, acrescentando em seguida que devido às condições específicas do aeroporto do Funchal só alguns dos comandantes da EASYJET lá estavam habilitados a aterrar, criando tal situação custos acrescidos para a empresa. Em conclusão assegurou que se houver condições mínimas nos aeroportos dos Açores, não será o tamanho da pista um problema que seja necessário ponderar.

O Senhor Deputado Jacinto Serrão (PS) defendeu uma maior diversificação das rotas turísticas entre a Europa e a Madeira por considerar que traria mais vantagens e perguntou se a EASYJET tinha alguma preocupação relativamente a esses turistas e a esses destinos. Relatou em seguida o aumento das queixas dos residentes relativamente às tarifas que são praticadas na época alta e referiu que enquanto nas épocas baixas é possível aos residentes fazer algum planeamento e desse modo obterem viagens a preços mais reduzidos, nos picos altos da anteriormente à liberalização. Deu depois conta das queixas associadas à redução das ligações feitas pela TAP e com os preços por ela praticados na ausência de uma pré-reserva. Depois fez referência ao acordo celebrado entre a EASYJET e a ANAM para perguntar se a transportadora aérea se sentia confortável com as taxas praticadas ou se seria necessária a sua ponderação com o objetivo de melhorar a satisfação dos passageiros. Ao terminar, solicitou informação sobre o número de passageiros residentes e não residentes transportados pela Companhia.

Os representantes da EASYJET responderam que a sua rede é a maior da Europa, servindo 130 aeroportos, 550 rotas e 300.000.000 de consumidores, na sua grande maioria turistas, sendo a única companhia aérea com tamanha dimensão, 2ª operadora em Portugal e em França e a 1.ª no Reino Unido, tendo vindo sempre a ampliar a sua atividade e competindo os destinos entre si, sendo a atratividade das suas rotas o grande impulsionador das operações da Companhia. Quanto às taxas aeroportuárias, foram de opinião que a melhor política de fomento de tráfego é a competitividade das mesmas já que 1/3 dos custos globais estão associados às taxas aeroportuárias e 1/3 aos combustíveis. Por isso, acrescentaram os responsáveis da EASYJET, a Companhia tenta sempre com os Governos reduzir o nível dos seus custos com taxas, aumentando dessa forma a riqueza global. Asseguraram que desde que a EASYJET opera na rota Lisboa/Funchal, as tarifas reduziram significativamente em Portugal até 60 euros com tudo incluído, valor que pode ser reduzido até 25 euros desde que os bilhetes sejam comprados com um ano de antecedência, sendo que mesmo com apenas duas semanas de antecedência é possível conseguir preços bastante competitivos, apesar de, em épocas de picos de procura, naturalmente aumentarem, sendo que a entrada de novos operadores terá como consequência óbvia a redução dos preços dependendo claro está de uma regulação adequada. Em quase todas as rotas a EASYJET é a mais competitiva, assegurou o Senhor Javier Gandara acrescentando que são as escalas curtas que garantem maior eficiência e rotação.

## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

O Senhor Coordenador referiu-se à discussão criada, na Madeira e no seio dos operadores turísticos, sobre o modelo de liberalização total. Aludiu ao modelo de serviço público que existia anteriormente na Madeira e que previa a atribuição de subsídios pelo Estado, semelhante ao que ainda existe nos Açores e comentou que, na sequência da liberalização do mercado, os preços das viagens na Madeira baixaram significativamente, mas que nos picos de maior procura os preços têm disparado em qualquer das três transportadoras aéreas. Por isso disse defender um teto máximo para o preço das passagens, para determinadas alturas do ano em que ocorrem picos de procura e solicitou um comentário da EASYJET sobre essa possibilidade. Em seguida, referiu-se ao preço médio de 60 euros por viagem (ida e volta) a que a EASYJET se tinha referido antes e perguntou se, caso tivesse necessidade de marcar hoje uma passagem pela EASYJET, conseguiria viajar por aquele preço. Relativamente ao anúncio que foi feito nesta audição da redução de 3 para 2 voos, devido à redução do tráfego na rota da Madeira, perguntou se caso a procura voltasse a aumentar, à semelhança do que sucedeu entre 2008 e 2010, a EASYJET estaria disposta a aumentar a frequência entre Lisboa e o Funchal. Solicitou um comentário da empresa relativamente às reclamações dos passageiros residentes quanto à morosidade do reembolso junto dos CTT que chega a atingir os 90 dias, sobre o modelo de atribuição do subsídio de mobilidade aos residentes, em vigor na Madeira, que é fixo na EASYJET e na TAP e que alguns consideram que devia ser antes uma percentagem do preço. Ao finalizar, mostrou ainda interesse em saber o número e a frequência das ligações que são asseguradas pela EASYJET entre a Madeira e o exterior, os acordos de incentivos que a empresa tinha celebrado com a ANAM para alargamento das rotas e, se a EASYJET considerava um constrangimento para si, o fato de as taxas aeroportuárias na Madeira serem muito superiores às praticadas no Continente e nos Açores.

Os representantes da EASYJET responderam que não será possível criar um teto máximo para o preço das viagens nos picos de procura e que nunca cobrou um preço superior ao que o passageiro estará disposto a pagar. Deram como exemplo que no dia 24 de abril se consegue começar a voar para a Madeira por 150 euros (ida e volta) desde que se adquira o bilhete com duas semanas de antecedência, o que não acontece em alturas de grande procura. Quanto aos subsídios, responderam que estes dependem da visão do Governo sobre a questão da insularidade e que a melhor solução passará por a companhia cobrar a totalidade da tarifa e os reembolsos serem feitos ao próprio passageiro. Quanto à ampliação das suas rotas, a EASYJET afirmou que estava sempre a olhar para essa possibilidade. Os seus representantes foram de opinião que a melhor forma de fomentar o tráfego aéreo por via da redução das taxas aeroportuárias e sobre o contrato celebrado com a ANAM, informaram que a estrutura de incentivos é a que está disponível para todas as operadoras. Quanto ao atraso na emissão das faturas, esclareceram que estão a tentar resolver o problema.

A Senhora Deputada Lúcia Bulcão (PSD) perguntou se, caso fosse alterado o modelo em vigor para os Açores, a EASYJET estaria disponível para voar para outros aeroportos para além de Ponta Delgada, o da Terceira ou o da Horta e se a Companhia já tinha feito algum estudo para qualquer outra rota.



## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

A esta última questão a EASYJET respondeu que dispunha de um modelo único de avião e que por vezes não havia tráfego suficiente para lotar pelo menos 80% dos lugares que lhe permitissem uma rentabilidade mínima, que só a rota Lisboa/Ponta Delgada permitiria.

O Senhor Deputado Carlos Enes (PS) perguntou se caso ocorresse a liberalização para os Açores em moldes semelhantes à da Madeira, a EASYJET já tinha ponderado o número de voos diários que poderia fazer para Ponta Delgada e se aceitaria realizar um voo diário para S. Miguel como serviço mínimo, desde que houvesse condições para tal.

A EASYJET explicou que só ocasionalmente tinha realizado 3 voos/dia para o Funchal, sendo 2 voos diários o habitual e que para S. Miguel, em princípio, se justificaria 1 voo diário. Quanto a voar para outras ilhas, admitiu que ainda não equacionado essa possibilidade mas que se o modelo fosse alterado, o fariam.

O Senhor Coordenador comentou que a TAP teve prejuízo na rota Lisboa/Funchal/Lisboa, em 2011 e perguntou se a EASYJET também; Se as taxas especiais para o transporte de produtos para exportação oriundos da Madeira, especialmente frutos e flores vigoravam apenas para Lisboa ou também para o Reino Unido e se tal como restantes companhias low cost, a EASYJET ponderava permitir aos seus passageiros a compra de um pacote de viagens para serem depois usadas ao longo do ano.

A EASYJET afirmou que a rentabilidade em 2011 tinha sido boa, de cerca de 4%, porque a companhia era eficiente. Quanto ao transporte de cargas, referiu que apenas transporta as malas dos passageiros e que têm pouco espaço livre, para além de que só podem utilizar os aeroportos por 2 horas em cada dia devido aos seus custos. Quanto à venda de pacotes de viagens, disse que não estava previsto para a Madeira ou para qualquer outra rota, pois era uma opção que trazia prejuízos à empresa.

O Senhor Deputado Jacinto Serrão (PS) considerou substancial o peso das taxas aeroportuárias (1/3 dos custos da companhia) sendo estes custos ainda mais elevados na Madeira que, são inclusivamente das mais caras da Europa, constituindo grande entrave para as políticas aeroportuárias e solicitou à EASYJET que fizesse a comparação entre os preços que são praticados no espaço europeu.

O representante da EASYJET informou que não era possível fazer tais comparações porque se tratavam de realidades diferentes, mas que no caso de Madrid/Barcelona, o Estado espanhol tinha assumido 60% dos encargos. Quanto a Milão, informou que as taxas aeroportuárias eram 30% mais baratas que as praticadas no aeroporto de Lisboa. Defendeu um modelo de taxas diferenciadas, de acordo com a dimensão dos terminais e as condições comerciais praticadas em cada aeroporto, sendo que os terminais com mais tráfego têm maior conectividade, e nesses deve-se pagar-se mais, concluiu o Senhor Javier Gandara.



## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

No final da audição, o Senhor Coordenador agradeceu a presença da EASYJET e solicitou o envio oportuno de contributos escritos complementares.

**O Senhor Coordenador recordou que a audição da TRANSAVIA estava marcada para este mesmo dia, após o Plenário.**

Palácio de São Bento, em 12 de abril de 2012



## Comissão de Economia e Obras Públicas

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

#### SÍNTESE DA AUDIÇÃO DA TRANSAVIA

**Dia:** 12 de abril de 2012

**Hora:** 18H30

**Ordem de Trabalhos:**

Audição da TRANSAVIA (representada pelo Sr. Grégory Jamet, Diretor de Planeamento Comercial e Gestão de Receitas da Companhia)

**Presenças:**

Coordenador: Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP);

Deputados Cláudia Aguiar (PSD), Lídia Bulcão (PSD), Carlos Enes (PS) e Jacinto Serrão (PS).

Ao início da audição, o representante da TRANSAVIA foi informado pelo Senhor Coordenador, da presença de um tradutor e da gravação desta reunião em suporte áudio, tendo a propósito o responsável invocado o caráter confidencial da informação que iria transmitir, para solicitar a não disponibilização pública da gravação. Seguiram-se algumas breves notas do Senhor Coordenador acerca do enquadramento da atividade do GT, após o que deu a palavra ao Senhor Grégory Jamet, para uma intervenção inicial se o desejasse.

O representante da TRANSAVIA fez uma breve caracterização da empresa, uma filial da KLM France, cujo primeiro voo teve como destino o Porto e iniciou as suas operações na rota da Madeira, há 3 anos. Acrescentou que a rota Porto/Funchal representa hoje para a Companhia uma quota de mercado estável. Referiu-se depois às parcerias da Companhia com os aeroportos portugueses nos últimos 5 anos e às rotas diretas que mantém ativas: Porto/Funchal e Paris/Funchal (esta última com voos sazonais diretos desde 2008 e apenas durante a época alta). Transmitiu também que a partir de 2010 a empresa implementou os seus voos para a rota Paris/Porto/Funchal: 300 no primeiro ano, 500 em 2011 e tendência para uma expansão durante 2012, tendo a empresa já atingido o equilíbrio financeiro em resultado de um crescimento de 20% em apenas 2 anos (correspondendo a um crescimento de 59.000 passageiros transportados, relativamente ao ano de 2009). Esclareceu que a TRANSAVIA não é uma operadora *low-cost* na sua verdadeira aceção que pretende ampliar a sua oferta, de forma gradual. Afirmou desconhecer o número exato de passageiros que transporta, da Madeira para o Continente.

O Senhor Deputado Jacinto Serrão (PS) solicitou informações sobre o custo médio por passagem que é praticado pela Companhia, sobre a abertura da TRANSAVIA à possibilidade do



## Comissão de Economia e Obras Públicas

alargamento das suas operações para outros destinos do País, tais como Funchal/Lisboa e outros aeroportos.

O representante da transportadora aérea respondeu que a primeira questão do Senhor Deputado era muito sensível e pediu a compreensão do GT por essa informação não ser pública. Adiantou que existia grande estabilidade no preço da passagem Porto/Funchal, numa base anual e que o preço da passagem alterava mais no pico alto da procura, mas que o preço médio era relativamente reduzido, por os custos com essa rota também serem relativamente reduzidos para Companhia permitindo um retorno confortável, para voos curtos de cerca de 2,45 horas de duração, não sendo contudo este o preço mais baixo na rede, rondando respetiva a tarifa média, entre 100 e 108 euros com taxas. Relativamente à rota Paris/Porto, a tarifa média pode variar até 100% sublinhou aquele responsável da TRANSAVIA. No voo Porto/Funchal, com uma duração de 2 horas o preço é estável, não havendo grande elasticidade. Quanto à abertura da TRANSAVIA para equacionar as suas operações para outros destinos do País, tais como Funchal/Lisboa e outros aeroportos nacionais foi considerada pelo Senhor Jamet uma prioridade, afirmando que a empresa pretende implementar serviços diretos entre França e Funchal, na época alta, tendo já dado início à venda de passagens aéreas para esses voos diretos há 2 meses atrás, pretendendo atingir, no Verão de 2012, 3 a 4 voos diretos por a procura ser realmente grande e, no próximo inverno, será disponibilizados mais 1 voo entre Porto e o Funchal do que os 4 voos semanais já oferecidos no inverno passado. Informou que é o terceiro ano das suas operações Porto/Funchal, mas que face ao aumento dos preços dos combustíveis é precisa muita cautela quando se fala em expansão, pretendendo a empresa retomar nos meses de julho e agosto o voo Paris/Funchal, e aumentar a oferta de forma gradual: devido ao aumento do turismo de Portugal Continental para a Madeira, pretende vir a aumentar o número de lugares nos seus aviões, passando de 1 voo/dia para 3 a 4 em agosto. Também pretende aumentar os seus serviços Porto/Funchal no inverno e passará a oferecer 1 voo Nantes/Porto/Funchal, para cobrir a procura na França Ocidental, uma informação que ainda está em segredo. Em 2013 decidirá se é viável um 2.º voo diário entre o Porto e o Funchal, e entre França e o Funchal. A Companhia pensou alargar as suas operações a outros aeroportos em França para servirem o Porto e o Funchal. O Senhor Jamet manifestou o interesse da empresa no mercado dos Açores, via Porto e França, considerando-o um nicho de mercado com um produto bastante diferente do anterior, um nicho verde para o mercado de transporte de massas e, tendo em conta que nas próximas 5, 6 semanas, a empresa discutirá com os dois operadores turísticos tradicionais as suas rotas, poderá ser ponderada a hipótese do voo Porto/Açores já para o ano de 2013, apesar de os Açores serem um destino ainda pouco conhecido em França. Não excluiu a possibilidade de, no futuro, a empresa fazer a rota Lisboa/Funchal, apesar de não ser considerada uma prioridade, sendo uma decisão que exige alguma ponderação e diálogo com as operadoras, aeroportos e entidades regionais, pois já existem atualmente 4 a 5 voos diários da TAP e da EASYJET para nessa rota. Deu conta que 50 a 60% do tráfego reside em passageiros que reservam um pacote completo e informou que a Transavia não opera na rota Paris/Lisboa, porque a AIR France já o faz (informação também confidencial).



## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

A Senhora Deputada Cláudia Aguiar (PSD) agradeceu a explanação e solicitou ao representante da TRANSAVIA que fizesse chegar ao GT informação escrita complementar sobre o tema em análise. Considerou-se esclarecida com as respostas fornecidas e a informação acerca da tarifa média praticada. Sobre o número de passageiros estudantes madeirenses que estudam no Continente rondando os 7.000, pediu a quantificação dos que frequentam o ensino superior no Continente e viajam do Funchal para o Porto, perguntando se eram praticadas tarifas especiais para esse tipo de passageiros. Solicitou adicionalmente informações acerca do número de estudante que são transportados do Funchal para o Porto, nos picos altos da procura, nos meses de julho e agosto (final do ano escolar) e em Dezembro/Janeiro (Natal e regresso às aulas).

O representante da TRANSAVIA respondeu que a empresa não pratica tarifas especiais ou quaisquer descontos para estudantes nem prevê qualquer esquema específicos para eles e que apesar de terem bases de dados onde consta a residência dos seus passageiros, não há possibilidade de identificar os que são estudantes ou de fornecer outros detalhes sobre os mesmos. Considerou o mercado de estudantes com grande potencial de desenvolvimento, e reconheceu não existir ainda publicidade específica direcionada para esse mercado alvo, sendo na sua opinião necessário animá-lo, para captar o maior número de estudantes. Quanto à última questão levantada pela Senhora Deputada, o representante da TRANSAVIA referiu que Dezembro é um período importante para a Companhia, durante o qual são oferecidos voos diários, durante a semana do Natal e que, em 2013, o período será alargado para duas semanas, numa base diária. Informou adicionalmente que nos próximos meses a companhia terá um representante comercial em Portugal, que irá consultar as agências de viagens para saber os estudantes que existem. Afirmou que desconhecia haver uma procura elevada no início de janeiro e que como a TRANSAVIA planeia os seus voos numa base semanal, poderá ajustar a sua frequência.

A Senhora Deputada Lídia Bulcão (PSD) referiu-se à diferença de regimes em vigor para a Madeira e para os Açores, no primeiro caso um modelo liberalizado e no segundo, o regulamentado, para pedir um comentário da TRANSAVIA sobre a sua experiência nestes contextos. Depois, sobre as experiências da Companhia com os seus voos em regime de co-share entre a Córsega e o continente francês, solução que no nosso País hoje existe apenas para a Madeira, entre as transportadoras TAP e a Easyjet, acrescentou que neste momento a ser negociada a revisão do modelo de serviço público e que talvez surjam mudanças. Quanto à publicidade feita em França, aos Açores, sugeriu a utilização como rosto de eventuais campanhas publicitárias, do jogador Pauleta, aproveitando-se a sua notoriedade internacional.

Ao responder, o representante da Companhia informou que tinha sido discutido com a entidade de turismo a possibilidade de utilização do jogador Pauleta em campanhas de marketing, há cerca de 2 anos. Acrescentou que os Açores eram um nicho interessante, em termos de clima e também devido à possibilidade de observação de baleias e que não existia

## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

nenhum grande operador em França que servisse esse destino. Esclareceu que fretar e encher um avião para um voo direto de Paris para os Açores é muito difícil, pois esse mercado é muito reduzido ao longo do ano, representando um risco para os operadores, já que o tempo da viagem é longo, rondando as 4 horas. Informou que a TRANSAVIA tem como parceiro um operador com capacidade financeira para assumir o risco associado à introdução de novos destinos mas argumentou que para os Açores, será ainda um pouco prematuro avançar, sendo necessário para já criar estratégias de risco e consolidá-las. A propósito, recordou que no início dos voos diretos para a Madeira a companhia perdeu muito dinheiro. Explicou que os operadores turísticos são habitualmente demasiado pequenos para fretarem um charter e o encherem e disse desconhecer se os grandes operadores estariam interessados nesse destino, por se tratar de um voo muito longo. Para equacionar uma eventual prestação de serviço para os Açores, via Portugal Continental (Lisboa ou Porto), teria que ser ponderada a opção de oferecer voos ao longo de todo o ano ou pelo menos sazonalmente num período de 3 meses e que seria insensato, na sua opinião, ter voos para apenas 5 a 6 semanas, com apenas 1/3 da lotação completa apenas com residentes das Ilhas, sendo esse um negócio que demorará até ser rentável. Deu conhecimento dos resultados excelentes que a Companhia tem obtido com os voos do Porto para o Funchal, uma rota em que o tráfego está a aumentar no verão mais do que as expectativas iniciais.

O Senhor Coordenador questionou também no final o representante da TRANSAVIA sobre o número de passageiros transportados pela companhia em 2011 na rota Porto/Funchal e sobre a taxa de ocupação desses voos e, finalmente, sobre a existência de algum contrato de incentivos com a ANAM.

O Senhor Grégory Jamet respondeu que a Companhia transportou 37.000 passageiros em 2010, 68.000 em 2011 (52.000 com origem no Porto e 16.000 com origem em Paris ou Nantes) e que a estimativa para 2012, aponta para um total de mais de 70.000 passageiros transportados. Acerca da taxa de ocupação nos voos Porto/Funchal respondeu que não dispunha da informação, mas que rondava os 75,8% diária e que o aeroporto do Porto poderia fornecer as estatísticas exatas, podendo no entanto dar como certo, que ao longo deste ano essa rota já começava a dar lucro. Confirmou a existência de um contrato de incentivos com a ANAM, mas sublinhou que não podia dar detalhes sobre o mesmo, sugerindo ao GT que fizesse o download do contrato padrão, que é público. Acrescentou que a TRANSAVIA também tem uma parceria com o aeroporto do Porto e que por regra utiliza acordos tipo com os diversos aeroportos. Referiu que são necessários 2 anos até se alcançar a estabilidade e que os aeroportos têm muita importância para o negócio. Havendo algumas transportadoras europeias que negociam com os aeroportos de forma bastante agressiva os incentivos e subsídios, assegurou não ser esse o caso da TRANSAVIA, que apenas tem como objetivo esbater o seu risco financeiro. Sublinhou ainda que a Companhia não tem rotas subsidiadas pelas autoridades locais nem recorre a negociações agressivas. Após 3 anos na rota Porto/Funchal, o ano de 2012 será o último da parceria.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### **Comissão de Economia e Obras Públicas**

---

A audição terminou às 20H15 tendo sido agendada a **próxima reunião ordinária para o dia 18 de abril, às 14H00**, para ponderar as audições com os órgãos de governo próprio das regiões.

Palácio de São Bento, em 12 de abril de 2012





## Comissão de Economia e Obras Públicas

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

#### Reunião Ordinária

#### SÍNTESE

**Dia:** 18 de abril de 2012

**Hora:** 14H00

**Ordem de Trabalhos:**

Ponto de situação sobre as próximas audições do Grupo de Trabalho.

**Presenças:**

Coordenador: Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP);

Deputados Cláudia Aguiar (PSD), Lídia Bulcão (PSD), Jacinto Serrão (PS), Carlos Enes (PS) E Bruno Dias (PCP).

O Senhor Coordenador submeteu à votação, as sínteses das audições da TAP e conjunta da ANA e ANAM, tendo sido as mesmas aprovadas por unanimidade. Por ter sido distribuída apenas com algumas horas de antecedência, foi decidido adiar a apreciação da síntese da audição da TRANSAVIA, para a reunião seguinte.

Depois, o Senhor Coordenador deu conta da aproximação da data do termo de mandato do GT (dia 2 de maio) e das audições ainda em falta necessárias para a elaboração do Relatório: dos Órgãos de Governo próprios das Regiões, das Comissões de Economia das Assembleias Legislativas Regionais dos Açores e da Madeira, de duas associações ligadas ao turismo, a CTP e a APAVT e finalmente, das Câmaras de Comércio dos Açores e da Madeira. Por consenso de todos os presentes, foi deliberado solicitar por escrito às referidas entidades as informações pretendidas, em vez de se promover a sua audição presencial, tendo o Senhor Coordenador sugerido então um conjunto de questões, que colocou à consideração dos Senhores Deputados:

- A. Questões a colocar por ofício sobre a Madeira à Secretaria Regional do Turismo, Cultura e Transportes da Região Autónoma da Madeira, à Assembleia Legislativa da Madeira/ Comissão Especializada Permanente de Finanças, Economia, Turismo e Transportes - (com exceção da pergunta 6) e à APAVT, CTP, e ACIF (Câmara do Comercio e Indústria da Madeira) (com exceção da pergunta 6)
  1. Que balanço é feito à liberalização das rotas aéreas entre o Continente e a Madeira iniciada entre 2008 pelo Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 de abril?



## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

2. As alterações realizadas na atribuição do subsídio social de mobilidade foram corretas ou necessitam de aperfeiçoamento?
  3. Este subsídio de mobilidade deve ser fixo, como acontece atualmente, ou configurar outra modalidade?
  4. Sabendo que o subsídio de mobilidade não satisfaz os estudantes, uma vez que não conseguem marcar com antecedência e viajam em épocas de grande tráfego nestas rotas, que alterações propõem?
  5. As taxas praticadas nos aeroportos da Madeira e do Porto Santo pela ANAM, são ou não um fator de agravamento do custo final das viagens dos residentes e dos turistas?
  6. Que solução será encontrada para a concessão e exploração dos aeroportos da Madeira e Porto Santo com a privatização da ANA que participa em 70% no capital da ANAM?
- B. Questões a colocar por ofício sobre os Açores à Secretaria Regional da Economia do Governo da Região Autónoma dos Açores, Assembleia Legislativa dos Açores/Subcomissão de Economia (com exceção da pergunta 4) e APAVT, CTP e CCIA (Câmara do Comércio e Indústria dos Açores) - (com exceção da pergunta 4).
1. O atual sistema de transportes aéreos, com obrigações de serviço público nas rotas entre o Continente e os Açores, satisfaz a mobilidade dos residentes e o turismo do Arquipélago?
  2. Caso a resposta seja negativa, que alterações propõem?
  3. A liberalização contratualizada poderá ser uma alternativa?
  4. Com a liberalização da ANA, os aeroportos dos Açores devem continuar concessionados a este operador ou admite-se passara a sua exploração para o Governo Regional?

Todos os Senhores Deputados presentes se pronunciaram sobre a proposta tendo, por sugestão do Senhor Deputado Bruno Dias (PCP), sido decidido fazer circular por e-mail, no dia seguinte, as perguntas sugeridas pelo Coordenador, para que até final do dia seguinte (dia 19 de abril) todos os Senhores Deputados pudessem apresentar também as suas sugestões.

O agendamento da próxima reunião ordinária, ficou dependente da receção das respostas às questões que serão remetidas às diversas entidades até final da semana.

Palácio de São Bento, em 18 de abril de 2012



## Comissão de Economia e Obras Públicas

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

#### Reunião Ordinária

#### SÍNTESE

**Dia:** 10 de maio de 2012

**Hora:** 14H30

#### **Ordem de Trabalhos:**

1. Atividades a desenvolver para a elaboração do relatório final
2. Outros assuntos

#### **Presenças:**

Coordenador: Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP);  
Deputados Cláudia Aguiar (PSD) e Carlos Enes (PS).

O Grupo de Trabalho aprovou as sínteses das audições da Easyjet, da Transavia e da reunião ordinária de 18 de abril de 2012.

O Senhor Coordenador deu conta dos ofícios que foram remetidos em 20 de abril, a um conjunto de entidades definido na reunião de 18 de abril, a solicitar resposta a algumas questões sobre os transportes aéreos para a Madeira e os Açores e informou que não foram recebidas respostas até ao momento. Em seguida, solicitou aos serviços de apoio que insistissem telefonicamente para que as respostas fossem dadas o mais rapidamente possível, tendo em conta o final do mandato do GT e a urgência na elaboração do respetivo Relatório final.

Seguidamente o Senhor Coordenador deu conhecimento do ofício que dirigiu ao Senhor Presidente da Comissão, dando-lhe conta do ponto de situação dos trabalhos do GT e recordou que já tinha sido oportunamente distribuída aos Senhores Deputados a resposta adicional da IGF com dados referentes à atribuição de subsídio de mobilidade no ano de 2011.

#### **Atividades a desenvolver para a elaboração do relatório final.**

O Senhor Coordenador apresentou uma proposta de estrutura para o Relatório do GT e distribuiu os temas dos capítulos a desenvolver por cada um dos Senhores Deputados. Acrescentou que a parte descritiva da atividade do GT, bem como, o enquadramento jurídico;



## **Comissão de Economia e Obras Públicas**

---

seriam elaborados por si com a colaboração dos serviços de apoio. No final, referiu que todos os contributos recebidos serão integrados no documento, de acordo com a estrutura definida.

O Senhor Deputado Carlos Enes (PS) deu a sua concordância ao modelo de estrutura do Relatório e à distribuição de tarefas proposta.

A Senhora Deputada Cláudia Aguiar (PSD) perguntou qual seria o procedimento a utilizar para o envio de contributos, tendo o Senhor Coordenador informado que deviam ser distribuídos por todos os Deputados do GT com conhecimento dos serviços de apoio.

A estrutura do Relatório que ficou consensualizada foi a seguinte:

- I - Introdução
  - II - Enquadramento jurídico
  - II - Objeto do Grupo de Trabalho
  - III - Atividade desenvolvida
  - IV - Pareceres recebidos
  - V - Transportes Aéreos - Região Autónoma dos Açores
  - VI - Transportes Aéreos - Região Autónoma da Madeira
  - VII - Conclusões e Recomendações
- Anexos (Sínteses das reuniões e audições, contratos de concessão e pareceres recebidos)

Palácio de São Bento, em 10 de maio de 2012



## Comissão de Economia e Obras Públicas

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

#### Reunião Ordinária

#### SÍNTESE

**Dia:** 17 de maio de 2012

**Hora:** 14H00

#### **Ordem de Trabalhos:**

Ponto de situação do relatório final do GT;

#### **Presenças:**

Coordenador: Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP);  
Deputados Lídia Bulcão (PSD), Jacinto Serrão (PS) e Carlos Enes (PS).

#### **Ponto único - Ponto de situação do relatório final do GT;**

O Senhor Coordenador começou por dar conta do-mail remetido pela Senhora Deputada Cláudia Aguiar (PSD) no 15 de maio, solicitando a definição de uma data limite para a entrega de propostas para a elaboração do relatório final e da subsequente meta temporal para a apresentação de um projeto de resolução conjunto. Em seguida, o Senhor Coordenador informou que atendendo à preocupação da Senhora Deputada, optou por marcar esta reunião, apesar de apenas uma entidade ter respondido até ao momento, às perguntas colocadas pelo Grupo de Trabalho.

O Senhor Deputado Jacinto Serrão (PS) foi de opinião que o Grupo de Trabalho não tem competência para apresentar um projeto de resolução, mas que nas conclusões do Relatório o GT poderá avançar com essa recomendação à Comissão, uma vez que se trata de um trabalho conjunto relativamente ao qual, em princípio, não haverá divergências. Apesar de concordar em parte com as palavras do Senhor Deputado Jacinto Serrão, o Senhor Coordenador considerou que ainda assim os meios para atingir essas conclusões poderão divergir na perspetiva dos GP.

**Foi consensualizado o dia 12 de junho para apresentação do relatório na Comissão e definida como data limite para a entrega dos todos os contributos, o final da primeira semana de junho (dia 1, ao final do dia).**

Foi aprovada a síntese da reunião de 10 de maio, com pequenas alterações.



## **Comissão de Economia e Obras Públicas**

---

No final o Senhor Coordenador informou ainda que foi distribuída aos senhores Deputados a resposta da ACIF - Associação Comercial e Industrial do Funchal /Câmara do Comércio e Indústria.

Palácio de São Bento, em 17 de abril de 2012



## Comissão de Economia e Obras Públicas

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

#### Reunião Ordinária

#### SÍNTESE

**Dia:** 17 de maio de 2012

**Hora:** 14H00

**Ordem de Trabalhos:**

Ponto de situação do relatório final do GT;

**Presenças:**

Coordenador: Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP);

Deputados Lídia Bulcão (PSD), Jacinto Serrão (PS) e Carlos Enes (PS).

**Ponto único - Ponto de situação do relatório final do GT;**

O Senhor Coordenador começou por dar conta do-mail remetido pela Senhora Deputada Cláudia Aguiar (PSD) no 15 de maio, solicitando a definição de uma data limite para a entrega de propostas para a elaboração do relatório final e da subsequente meta temporal para a apresentação de um projeto de resolução conjunto. Em seguida, o Senhor Coordenador informou que atendendo à preocupação da Senhora Deputada, optou por marcar esta reunião, apesar de apenas uma entidade ter respondido até ao momento, às perguntas colocadas pelo Grupo de Trabalho.

O Senhor Deputado Jacinto Serrão (PS) foi de opinião que o Grupo de Trabalho não tem competência para apresentar um projeto de resolução, mas que nas conclusões do Relatório o GT poderá avançar com essa recomendação à Comissão, uma vez que se trata de um trabalho conjunto relativamente ao qual, em princípio, não haverá divergências. Apesar de concordar em parte com as palavras do Senhor Deputado Jacinto Serrão, o Senhor Coordenador considerou que ainda assim os meios para atingir essas conclusões poderão divergir na perspetiva dos GP.

**Foi consensualizado o dia 12 de junho para apresentação do relatório na Comissão e definida como data limite para a entrega dos todos os contributos, o final da primeira semana de junho (dia 1, ao final do dia).**

Foi aprovada a síntese da reunião de 10 de maio, com pequenas alterações.



## **Comissão de Economia e Obras Públicas**

---

No final o Senhor Coordenador informou ainda que foi distribuída aos senhores Deputados a resposta da ACIF - Associação Comercial e Industrial do Funchal /Câmara do Comércio e Indústria.

Palácio de São Bento, em 17 de abril de 2012



## Comissão de Economia e Obras Públicas

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

#### Reunião Ordinária

#### SÍNTESE

**Dia:** 08 de junho de 2012

**Hora:** 13H30

#### **Ordem de Trabalhos:**

Trabalhos para a conclusão do Relatório final do GT;

#### **Presenças:**

Coordenador: Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP);

Deputados Lídia Bulcão (PSD), Cláudia Aguiar (PSD), Jacinto Serrão (PS), Carlos Enes (PS) e Bruno Dias (PCP).

O Senhor Coordenador começou por fazer o enquadramento constitucional e jurídico do processo de liberalização para os transportes aéreos, nas RA da Madeira e dos Açores.

A Senhora Deputada Lídia Bulcão (PSD) informou que ainda não tinha tido possibilidade de desenvolver o tema que lhe tinha distribuído a si e ao Senhor Deputado Carlos Enes (PS) e perguntou se haveria possibilidade de ser requerido à Comissão o adiamento da apreciação do Relatório, tendo o Senhor Coordenador concordado sondar o Presidente da Comissão sobre essa possibilidade.

O Senhor Coordenador informou que os serviços já tinham incorporado no *draft* de relatório que foi distribuído para esta reunião, o texto produzido pelo Senhor Deputado Jacinto Serrão (PS) e que o mesmo equacionara a possibilidade de o GT vir apresentar futuramente um PJR com o timbre da Comissão, como resultado do trabalho realizado. O Senhor Coordenador esclareceu que esta questão levantada pelo Senhor Deputado Jacinto Serrão (PS) teria que ser colocado aos Coordenadores do GP na Comissão.

Sobre as "Conclusões" do Relatório, pronunciaram-se a Senhora Deputada Lídia Bulcão (PSD) e o Senhor Deputado Bruno Dias (PCP); a primeira para transmitir que considerava ser possível chegar a um texto consensual, relativamente aos problemas para os quais os GP partilham de uma visão comum; o Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) para afirmar que existiam divergências de fundo para o PCP, quanto à solução que, em termos genéricos, foi encontrada para a RAM. O Senhor Coordenador recordou que os Senhores Deputados poderão sempre espelhar a sua posição, nas Conclusões do Relatório, por via de uma declaração de voto.



## Comissão de Economia e Obras Públicas

O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) lamentou que não se tivesse chegado a concretizar o pedido de informações aos sindicatos e associações da aviação civil, que oportunamente sugerira ao GT.

O Senhor Coordenador informou que o GT já requera a prorrogação do seu mandato à Comissão, com o fundamento de que faltava ainda receber os contributos da Secretaria Regional de Economia dos Açores, da APAVT e da CTP aos quais acresciam que agora, obtido o consenso de todos os GP, o pedido de contributos escritos à Comissão de Trabalhadores da TAP, à Comissão de Trabalhadores da SATA, ao SITAVA - Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos, ao SNPVAC - Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil, ao STHA - Sindicato dos Técnicos de Handling de Aeroportos, ao SINCTA - Sindicato dos Controladores de Tráfego Aéreo, ao SPAC - Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil e à AGIC - Associação Portuguesa dos Guias-Intérpretes e Correios de Turismo, mas que o objetivo era o Relatório ficar concluído para poder ser apreciado na reunião da Comissão de dia 27 de junho, se o prazo do mandato for prorrogado.

O Senhor Deputado Jacinto Serrão (PS) considerou ser necessário algum tempo mais para se analisarem os contributos que entretanto chegaram e informou que já tinha distribuído, por e-mail, a todos os Deputados do GT, o documento que preparou e no qual teve a preocupação de abordar genericamente, a problemática dos transportes aéreos na RAA. Considerou que o GT deveria equacionar se pretende vir a subscrever um PJR conjunto, uma vez que já existem propostas concretas do PS quanto ao subsídio de mobilidade, ou se pretende que essas propostas apareçam como anexos ao Relatório, com o timbre do GP do PS. Também sugeriu que nas conclusões finais do relatório, fossem destacadas não questões objetivas mas sim as áreas de preocupação que foram sendo detetadas ao longo o trabalho realizado por este GT. Foi de opinião que apesar de o Coordenador do GT ser o responsável pela redação final do Relatório, todos os Deputados poderiam contribuir, sendo importante passar a ideia, na sua opinião, de que a Comissão deve assumir um PJR sobre a matéria.

O Senhor Coordenador entendeu que não fazia sentido que os contributos dos vários GP fossem como anexos ao Relatório quando já integram o conteúdo do próprio documento. Entendeu também que não se deveria contemplar valores concretos para o subsídio de mobilidade ainda que em anexo, e que, tratando-se o Relatório de um documento conjunto deveria limitar-se às problemáticas e em seguida ver se existe abertura da Comissão para apresentar um PJR e, apenas nesse contexto, equacionar o valor justo para o subsídio de mobilidade, uma vez que ainda existem algumas divergências, a esse nível, entre os vários GP. Referiu-se também aos seus contributos para o capítulo dos transportes aéreos para a RA da Madeira, informando que neles tinha focado os aspetos positivos e negativos da liberalização, as taxas aeroportuárias na Madeira e em Porto Santo e as consequências da liberalização da TAP e da ANA, estando praticamente também concluído o capítulo do enquadramento jurídico e constitucional.



## Comissão de Economia e Obras Públicas

O Senhor Deputado Carlos Enes (PS) informou que estava, conjuntamente com a Senhora Deputada Lídia Bulcão (PSD), a trabalhar no capítulo dos transportes aéreos para a RA dos Açores.

A Senhora Deputada Cláudia Aguiar (PSD) subscreveu as palavras dos Senhores Deputados Bruno Dias (PCP) e Carlos Enes (PS) mas considerou que será necessário aprofundar mais o assunto. Informou que tinha enviado os seus contributos para o capítulo sobre os Transportes na RA da Madeira, conforme lhe tinha sido solicitado, sendo necessário, no seu entendimento, o GT dispor de mais algum tempo para melhorar a redação do Relatório que irá apresentar à Comissão.

O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) pediu ao Coordenador que esclarecesse se o Relatório final seria apresentado à Comissão ou ao GT e a data em que poderia ter acesso a uma versão consolidada do Relatório para todos os GP lerem e reverem, ao que o Senhor Coordenador respondeu que o documento seria em primeiro lugar apreciado e aprovado pelo GT e só depois o seria na própria Comissão e assegurou que apesar de a sua parte estar praticamente concluída, ainda se continuava a aguardar por parte dos contributos escritos que foram solicitados a diversas entidades. Ao concluir, o Senhor Coordenador sublinhou que o subsídio de mobilidade deverá incidir sobre tarifas + taxas e não apenas sobre a tarifa, que será eventualmente necessário contemplar na lei um teto máximo para os residentes, e que essa posição deverá ficar refletida nas Conclusões do relatório.

O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) propôs que os serviços elaborassem uma informação similar a uma nota técnica, com uma análise comparada e que faça o enquadramento dos transportes aéreos e dos vários modelos de financiamento na Europa, uma vez que em França existem dois regimes de transporte aéreo de serviço público e em Espanha existe um modelo específico para as Canárias, com apoios suplementares estatais. O Senhor Coordenador respondeu que dispunha de informação sobre o modelo utilizado em Espanha e a respetiva legislação. Sobre o assunto, o Senhor Deputado Carlos Enes (PS) informou que os Açores também dispõem de apoios inter ilhas. Por seu turno, a Senhora Deputada Lídia Bulcão (PSD), referiu-se à audição da TRANSAVIA e ao pedido dirigido pelo GT ao responsável da empresa, para que prestasse informações sobre modelo existente entre o continente francês e a Córsega, assunto a que este se esquivou a dar resposta. Solicitou em seguida ao Coordenador que lhe fizesse chegar a estrutura que estava a utilizar para RA da Madeira, para poder utilizar a mesma lógica para a parte dos Açores.

O Senhor Coordenador aludiu ao DL n.º 66/2008 sobre a Madeira, para esclarecer que apesar de estar prevista uma revisão anual, tal nunca sucedeu.

Palácio de São Bento, em 08 de junho de 2012





## Comissão de Economia e Obras Públicas

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

#### Reunião Ordinária SÍNTESE

**Dia:** 22 de junho de 2012

**Hora:** 13H15

**Ordem de Trabalhos:**

Conclusão do Relatório final do GT;

**Presenças:**

Coordenador: Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP);

Deputados Lídia Bulcão (PSD), Jacinto Serrão (PS), Carlos Enes (PS) e Bruno Dias (PCP).

~~Por consenso, o GT optou por retirar o capítulo da legislação sobre transportes aéreos do corpo do Relatório e remeter essa informação para anexos, sem a distinguir por Regiões Autónomas.~~

O Senhor Deputado Carlos Enes (PS) realçou a acutilância das respostas da CTP às oito perguntas formuladas acerca da RA da Madeira, com o que o Senhor Coordenador concordou.

O Senhor Coordenador comunicou que foram recebidas apenas duas respostas desde a última reunião, uma da AGIC, para informar que não dará quaisquer contributos e o STHA, solicitando mais tempo para a resposta.

O Senhor Deputado Jacinto Serrão (PS) considerou ser necessário diagnosticar o estado dos transportes aéreos, identificando os seus pontos positivos e negativos e depois procurar encontrar soluções para os aspetos negativos detetados e deixá-las à consideração da Comissão se a matéria deve ser objeto de uma iniciativa da Comissão ou dos próprios GP.

A Senhora Deputada Lídia Bulcão (PSD) considerou ser fundamental salvaguardar que no caso das privatizações, se acautele o serviço de interesse público. Requereu que o GT solicitasse por escrito à ANA e à ANAM o volume de passageiros, tendo o Senhor Coordenador esclarecido que essa informação tinha já sido disponibilizada pela IGF e que todos os pareceres recebidos iriam constar do Relatório final.

Quanto ao Senhor Deputado Bruno Dias (PCP), salientou que o PCP não estaria disponível para subscrever um PJR comum, após o que perguntou se existia nas ligações aérea para os Açores alguma abertura para a realização de voos tipo charter, ao que a Senhora Deputada Lídia Bulcão (PSD) respondeu que sim, mas que isso não acontecia de forma regular e o Senhor



## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

Coordenador acrescentou que o subsídio é atribuído à TAP e à SATA mas não a outras companhias. O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) acrescentou que o serviço público existe para garantir a oferta e se não houver impedimentos para o fazer, uma companhia pode oferecer o serviço e apenas não o faz porque não recebe esses apoios.

O Senhor Deputado Carlos Enes (PS) sintetizou os contributos que iria enviar e o Senhor Coordenador fez o ponto de situação dos capítulos que ainda carecem de contributos.

Em conjunto os Senhores Deputados analisaram o panorama atual no setor do turismo e consequências para a Madeira, a diferente rentabilidade de cada uma das ilhas dos Açores, a atribuição de subsídios para os acompanhantes de doentes, em deslocações aéreas ao Continente para tratamentos.

O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) afirmou que iria enviar a sua contribuição genérica, nela realçando a posição fragilizada do Estado se não tiver uma companhia aérea de bandeira como a TAP e alertando para os riscos independentemente das supostas salvaguardas relativamente a essa privatização. Após a privatização da Companhia, não existirá qualquer garantia de que o acionista que a adquiriu não vá à falência, concluiu o Senhor Deputado Bruno Dias.

A Senhora Deputada Lídia Bulcão (PSD) pediu esclarecimentos sobre os nomes que iriam figurar no Relatório final o GT uma vez que alguns dos Deputados nunca tinham participado nas reuniões ou enviado quaisquer contributos. A essa questão o Senhor Coordenador e o Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) responderam que os nomes de todos os Deputados que integram o GT de verão constar do documento, pois o GT foi criado com a atual constituição, por deliberação da Comissão.

O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) transmitiu no final da reunião, a sua intenção de apresentar uma declaração de voto no momento da aprovação do Relatório.

Palácio de São Bento, em 22 de junho de 2012



## Comissão de Economia e Obras Públicas

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

#### Reunião Ordinária

#### SÍNTESE

**Dia:** 25 de junho de 2012

**Hora:** Após o Plenário

**Ordem de Trabalhos:**

Conclusão do Relatório final do GT;

**Presenças:**

Coordenador: Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP);

Deputados João Paulo Viegas (CDS-PP), Jacinto Serrão (PS) e Carlos Enes (PS).

O Senhor Coordenador começou por transmitir que o mandato do GT foi prorrogado até ao dia 4 de julho pelo Senhor Presidente da Comissão e agendou a última reunião, para aprovação do Relatório final para 5.ª feira, dia 28 de junho após o Plenário. Transmitiu que ainda não tinha recebido os contributos do Senhor Deputado Bruno Dias (PCP).

Entretanto o Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) informou os Serviços que não podia participar nesta reunião e que não enviaria contributos sobre a TAP e a ANAM para o Relatório, mas que entregaria uma declaração de voto na própria reunião da Comissão.

Seguidamente os Senhores Deputados sistematizaram por pontos, o conteúdo atual do Relatório e o Senhor Coordenador disponibilizou-se a apresentar uma proposta de recomendação em nome do GT, retirada dos textos dos contributos recebidos, organizando-a por pontos.

A próxima e última reunião foi agendada para o dia 28 de junho, no final do Plenário.

Palácio de São Bento, em 25 de junho de 2012





## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

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

#### Reunião Ordinária

#### SÍNTESE

**Dia:** 28 de junho de 2012

**Hora:** Após o Plenário

**Ordem de Trabalhos:**

Conclusão do Relatório final do GT;

**Presenças:**

Coordenador: Deputado José Manuel Rodrigues (CDS-PP);

Deputados Carlos Enes (PS) e Bruno Dias (PCP).

---

O Senhor Coordenador começou por informar que ainda faltava elaborar as sugestões e recomendações relativas à Madeira.

Seguidamente o Senhor Deputado Carlos Enes (PS) apontou algumas alterações a fazer no relatório e deu conta de algumas propostas que a Deputada Lídia Bulcão lhe tinha solicitado que transmitisse, por se encontrar impossibilitada de comparecer à reunião.

A redação final do Relatório foi aprovada genericamente, tendo sido consensualizado entre os presentes que as alterações de pormenor e as sugestões e recomendações relativamente à Madeira circulariam posteriormente entre todos os Deputados do GT, para agilização do processo, tendo em atenção que a apresentação do documento está agendada para a reunião da CEOP de 4 de julho.

Palácio de São Bento, em 28 de junho de 2012



# **ANEXO 3**

## **Pareceres recibidos**

---





S. R.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Gabinete da Secretária de Estado do Tesouro e das Finanças

Of. nº: 116/2012

Data: 05-01-2012

Exmº Senhor  
Dr. José de Matos Correia  
Presidente da Comissão de Obras Públicas,  
Transportes e Comunicações (AR)  
Palácio de S. Bento  
1249-068 LISBOA

V/Ref.:

Ent.º: 4052 de 04.07.2011

Proc.º: 55.053/11

**Assunto: Pedido de informações sobre a atribuição do subsídio de mobilidade entre o Continente e a Madeira**

Encarrega-me Sua Ex.ª a Secretária de Estado do Tesouro e das Finanças de remeter a V. Ex.ª, fotocópia da Informação nº 2011/307, da Inspeção-Geral de Finanças, de 15.06.2011, sobre o qual exarou o seguinte despacho:

**DESPACHO Nº 18/12-SETF**  
**“Concordo com o proposto.**  
**As) Maria Luís Albuquerque**  
**04.01.2012”**

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete,

  
(Maria Luísa Pacheco)

C/C:  
- IGF  
- MF

CN.-

DIVISÃO DE APOIO ÀS COMISSÕES	
COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS	
CEOP	
N.º ÚNICO	418.000
ENTRADA / <del>ASS</del> Nº	33 DATA 10 / 01 / 2012

Exma Senhora  
 Chefe do Gabinete da Senhora  
 Secretária de Estado do Tesouro e das Finanças  
 Av. Infante D. Henrique, 1  
 1149-008 LISBOA

S/referência

N/referência 1831 4 - 7 '11

Proc. 2011/163/M1/323

**Assunto:** Assembleia da República – Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações – pedido de informações sobre a atribuição do subsídio de mobilidade entre o Continente e a Madeira.

A fim de ser remetida ao Senhor Presidente da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações da Assembleia da República, junto se remete a V. Exa a Informação nº 307/2011, elaborada por esta Inspeção-Geral, sobre o assunto em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos. *Fernando J. Santos*

O Inspector-Geral,

*JLM*

JOSÉ MARIA LEITE MARTINS

SECRETARIA DE ESTADO DO TESOURO E DAS FINANÇAS			
Ent.	4052 de 4.7.11		
P.º	55.053/11		
DGTF	<input type="checkbox"/>	ANCP	<input type="checkbox"/> SG <input type="checkbox"/>
PARP.	<input type="checkbox"/>	IGCP	<input checked="" type="checkbox"/> NEF <input type="checkbox"/>
IGF	<input type="checkbox"/>	GPEAR1	<input type="checkbox"/> ARQ. <input type="checkbox"/>
Dist.: _____			
A Chefe de Gabinete			
(Maria Luisa Pacheco)			
Saida N.º	115-NEF		
de	05.01.2012		

81

PARECER:

Concordo.  
À consideração superior  
IGF, 21 de junho 2011  
Mile

M. ISABEL CASTELÃO SILVA  
Subinspetora-Geral

À consideração superior  
com o meu acordo.  
IGF, 2011/06/17

Hector Aguiar  
Inspector-Geral

DESPACHO: N.º 18/2012-SETF

Concordo com o proposto.  
04. Jun. 2012  
Maria Luís Albuquerque

Maria Luís Albuquerque  
Secretária de Estado do Tesouro e das Finanças

Concordo.  
Envia-se ao Gabinete do Sr.  
a Secretária de Estado do Tesouro  
e das Finanças, tendo em vista a  
Reunião da Assembleia da Repu-  
blica.

1.7.2011

JOSÉ MARIA LEITE MARTINS  
Inspector-Geral

INFORMAÇÃO: N.º 2011/307

Proc. N.º 2011/163/M1/323

**ASSUNTO:** Assembleia da República - Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações - Pedido de Informações - Atribuição do Subsídio de Mobilidade entre o Continente e a Madeira.

**I - OBJECTIVO**

Através do ofício nº 388815 de 23/Fev /2011, o Exmo Senhor Presidente da Comissão de Obras Públicas Transportes e Comunicações, junto da Assembleia da República, solicita à Inspeção-Geral de Finanças (IGF) diversa informação sobre a atribuição do subsídio de mobilidade entre o Continente e a Madeira previsto no Decreto - Lei nº 66/2008 de 9 de Abril.

Nos termos do referido ofício, foi aprovada em 16 de Fevereiro, pela referida Comissão a criação do Grupo de Trabalho "Atribuição do Subsídio de Mobilidade entre o Continente e a Madeira" que apreciará na especialidade, diversas iniciativas legislativas a esse assunto atinentes.

Apenas em relação à informação financeira relacionada com os subsídios ao transporte aéreo das obrigações de serviço público nas rotas entre o Continente e a Madeira e com a concessão entre o Funchal e o Porto Santo, a IGF tinha dados completos e disponíveis para responder às questões colocadas. No que concerne às restantes questões relacionadas com tarifas e tráfego houve necessidade de solicitar dados às empresas de transporte aéreo TAP e SATA e ao Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), bem como à Direcção Geral do Tesouro e Finanças (DGTF), em relação aos pagamentos do subsídio de mobilidade. Dos pedidos efectuados, apenas do INAC não foi recebida resposta a fax oportunamente enviado.

Esta situação levou a que apenas no corrente mês existissem condições para se poder responder a todas as questões formuladas, após análise e sistematização da informação disponibilizada à IGF pelas anteditas entidades.

## II – QUESTÕES COLOCADAS E RESPECTIVAS RESPOSTAS

São formuladas à IGF pelo referido Grupo de Trabalho cinco questões. Relativamente a cada uma delas, previamente enumeradas, transcrevemos o seu conteúdo seguido da respectiva resposta.

### Questão 1

*"Qual o número médio mensal de passageiros transportados entre o Porto Santo - Funchal e sentido Inverso e Porto Santo - Funchal - Lisboa e sentido Inverso desde a entrada em vigor do Decreto - Lei nº 66/2008, de 09 de Abril, com destaque para os passageiros residentes em Porto Santo?"*

A informação supra requerida encontra-se sintetizada nos dois quadros seguintes.

**Nº médio de passageiros transportados entre Porto Santo-Funchal e vice versa, após a entrada em vigor DL nº 66/2008, de 9 Abr (24/Abr/2008)**

ANOS	MESES	Residentes +estudantes*	Não residentes	TOTAL
2008	Maio a Dezembro	12.595,00	30.503,00	43.098,00
	Média mensal	1.574,38	3.812,88	5.387,25
2009	Janeiro a Dezembro	21.186,00	39.113,00	60.299,00
	Média mensal	1.765,50	3.259,42	5.024,92
2010	Janeiro a Dezembro	15.771,00	30.506,00	46.277,00
	Média mensal	1.314,25	2.542,17	3.856,42
<b>TOTAL</b>		<b>49.552,00</b>	<b>100.122,00</b>	<b>149.674,00</b>

\* Os estudantes não têm expressão material ( 0,05%)

Passageiros que realizaram o percurso LIS\_FNC-PXO e vice versa\*

ANOS	MESES	LIS-FNC-PXO	PXO-FNC-LIS	TOTAL
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3+4)
2008	Mai a Dezembro	2.646,00	3.134,00	5.780,00
	<i>Média mensal</i>	378,00	447,71	722,50
2009	Janeiro a Dezembro	3.905,00	4.354,00	8.259,00
	<i>Média mensal</i>	325,42	362,83	688,25
2010	Janeiro a Dezembro	2.477,00	2.929,00	5.406,00
	<i>Média mensal</i>	206,42	244,08	450,50
<b>TOTAL</b>		<b>9.028,00</b>	<b>10.417,00</b>	<b>19.445,00</b>

\*Passageiros que viajaram na Sata Internacional (LIS-FNC) e Sata Air Açores (FNC-PXO)

Os elementos supra foram preparados a partir dos dados enviados pela concessionária actual na referida rota, a Sata Air Açores, SA, a pedido expresso da IGF. Refere-se que esta empresa apenas no corrente mês de Junho prestou à IGF informação financeira em relação ao 3º ano da concessão (14 Ago/2009 a 13/Ago/2010), faltando ainda a do período complementar (14/Ago/2010 a 31/Dez/2010), para efeitos da fiscalização da IGF prevista expressamente nos correspondentes contratos de concessão.

Relativamente ao tráfego total da rota Funchal/Porto Santo/Funchal a proporção entre passageiros residentes (no Porto Santo) e não residentes é de cerca de 33% e 67%, respectivamente. Em relação ao ano de 2008 essa proporção encontra-se afectada pelo facto de não incluir os primeiros quatro meses do ano, período onde existe maior preferência dos utentes pelo transporte aéreo em relação ao transporte de barco na travessia entre o Funchal e o Porto Santo, devido às condições climáticas, pese embora os mais baixos preços praticados por este último tipo de transporte.

### Questão 2

"Qual o valor médio e amplitude mensais das tarifas aéreas praticadas entre a Madeira e o Continente desde a entrada em vigor do Decreto - Lei nº 66/2008, de 09 de Abril?"

Trata-se de uma questão de difícil resposta tendo em conta a grande variedade de tarifas e condições de aplicação, a que acresce o facto de essas tarifas não serem de comunicação obrigatória ao INAC e à IGF, como sucedia anteriormente: em relação às tarifas aplicáveis a residentes e estudantes no âmbito das obrigações de serviço público (OSP) entre o Continente e a Madeira, para efeitos da fiscalização financeira do subsídio ao preço do bilhete.

Não tendo sido possível obter essa informação do INAC optou-se por solicitar à TAP, empresa mais representativa do tráfego dessas rotas, a listagem das tarifas praticadas, com a certeza que, no essencial e certamente para os propósitos do

solicitado, a informação veiculada traduz a situação actual, acompanhando as tarifas da concorrente mais agressiva deste mercado, a operadora *charter* Easyjet.

Neste âmbito, seleccionou-se o conjunto das tarifas mais representativas praticadas a 2009 e 2010 na linha Funchal-Lisboa, e as que estão em vigor em 2011, de que se extraem sinteticamente as seguintes conclusões:

**Limiares de aplicação dos principais tipos de tarifas**

Tarifas (€)		2009		2010		2011	
		mínima	máxima	mínima	máxima	mínima	máxima
6500	Executiva	215,00	360,00	215,00	360,00	215,00	360,00
6143	Excursão	92,50	100,00	92,50	92,50	92,50	92,50
6700	Económica	31,00	180,00	31,00	180,00	31,00	180,00

Conforme se observa, globalmente os limiares de aplicação dos três principais grupos tarifários não sofreram alterações entre 2008 e 2011, havendo, contudo, modificações significativas nas tarifas de classe económica com tendência de utilização das de preço mais baixo, impulsionando descidas, quer na tarifa média global, quer nas mais procuradas pelos passageiros. Evidencia-se nos dois quadros seguintes as cinco tarifas económicas mais utilizadas em 2009 e 2010:

Tarifas		2009				
		Pax	%	Valor(€)	%	Média(€)
6700	KRAMTAP	85.315,00	19,6%	8.119.525,85	19,9%	95,17
	ORAMTAP	47.256,00	10,8%	1.525.351,86	3,7%	32,28
	URAMTAP	36.670,00	8,4%	3.100.849,57	7,6%	84,56
	ERAMTAP	36.799,00	8,4%	2.652.515,35	6,5%	72,08
	TRAMTAP	36.048,00	8,3%	1.761.609,84	4,3%	48,87
<b>Sub-Total</b>		<b>242.088,00</b>	<b>55,5%</b>	<b>17.159.852,47</b>	<b>42,1%</b>	<b>70,88</b>
<b>Total ano</b>		<b>435.990,00</b>	<b>100,0%</b>	<b>40.805.611,15</b>	<b>100,0%</b>	<b>93,59</b>

Tarifas		2010				
		Pax	%	Valor(€)	%	Média(€)
6700	URAMTAP	60.080,00	13,8%	5.054.938,58	12,4%	84,14
	TRAMTAP	56.936,00	13,1%	2.779.700,20	6,8%	48,82
	ERAMTAP	54.702,00	12,5%	4.023.242,02	9,9%	73,55
	ORAMPLUS	28.157,00	6,5%	531.596,02	1,3%	18,88
	ORAMTAP	41.037,00	9,4%	1.266.863,41	3,1%	30,87
<b>Sub-Total</b>		<b>240.912,00</b>	<b>55,3%</b>	<b>13.656.340,23</b>	<b>33,5%</b>	<b>56,69</b>
<b>Total do ano</b>		<b>376.357,00</b>	<b>100,0%</b>	<b>29.531.232,64</b>	<b>100,0%</b>	<b>78,47</b>

Dos quadros supra constata-se que o conjunto das cinco tarifas económicas mais utilizadas, que representam em 2009 e 2010 cerca de 55% dos passageiros (OW), sofrem uma redução média de 70,88€ para 56,69€ (menos 20,1%).

Globalmente, verifica-se não só uma redução da tarifa média nos dois referidos anos de 93,59€ para 78,47€ (menos 16,2%), mas também uma forte diminuição dos passageiros transportados (13,7%).

Do exposto resulta que, quer por força da conjuntura económica, quer da própria concorrência nas rotas entre o Continente e a Madeira, sobretudo da Easyjet, os preços têm vindo a baixar, assistindo-se, em nosso entender, a uma procura mais racional das tarifas que oferecem um binómio de custo e flexibilidade de utilização das mesmas mais ajustado às condições económicas do cliente, afigurando-se que o padrão de utilização das tarifas mais utilizadas se terá consolidado.

Neste âmbito, importa salientar que no "top" das cinco tarifas económicas mais utilizadas constata-se dos dois quadros supra que a primeira e a terceira receita média resultam de tarifas com um preço relativamente elevado (entre 74€ e 84€ em 2010), o que indicia existir uma faixa de clientes importantes com bom poder de compra<sup>1</sup> e que viaja com bastante frequência, sendo as restantes três tarifas (em 2010 a TRAMTAP, ORAMPLUS e ORAMTAP) verdadeiramente de "combate".

### Questão 3

*"Quais os valores do financiamento prestado ao abrigo do Decreto - Lei nº 66/2008, de 09 de Abril?"*

Nos termos do art.º 9º do Decreto-Lei nº 66/2008, de 9 de Abril, cabe ao Estado, através da DGTF, assegurar a concessão do subsídio de mobilidade social, mediante dotação orçamental a inscrever para o efeito.

De acordo com o nº 2 do antedito artigo, a dotação orçamental destina-se ao pagamento dos encargos com o subsídio, bem como da prestação do serviço de pagamento do mesmo, cujo montante se encontra fixado no contrato celebrado com a entidade prestadora do serviço de pagamento, de acordo com o art.º 5º do Decreto-Lei nº 66/2008, de 9 de Abril.

Nos termos do clausulado daquele contrato celebrado entre o Estado, através da DGTF e os CTT- Correios de Portugal, S.A. (entidade do sector empresarial do Estado contratada para o efeito), esta entidade apresenta mensalmente ao Estado o custo dos serviços prestados nesse período, de acordo com os preços previstos no respectivo anexo II, aos quais acresce IVA à taxa legal em vigor.

De acordo com a informação prestada pela DGTF, os pagamentos efectuados aos CTT, enquanto intermediador público entre o Estado e os beneficiários do subsídio de

<sup>1</sup> Que viajam a título pessoal ou em serviço das empresas/organismos sedeadas na Madeira, aspecto que é muito relevante e já se verificava até Abril de 2008, antes da entrada em vigor do subsídio de mobilidade social que substituiu o subsídio ao preço do bilhete.

mobibilidade no triénio 2008-2010, relativos ao reembolso do subsídio a estes últimos e o custo desse serviço ascendem a € 21 253 377,58, conforme a seguir se indica.

**VALOR DO FINANCIAMENTO PRESTADO AO ABRIGO DO DL Nº 66/2008 DE 9 DE ABRIL  
SUBSÍDIO DE MOBILIDADE SOCIAL**

ANOS	MESES	SUBSÍDIO (€)	CUSTO SERVIÇO CTT (€)	TOTAL (€)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3+4)
2008	Maio* a Dezembro	3.649.560,00	472.873,04	4.122.433,04
2009	Janeiro a Dezembro	7.578.780,00	1.014.376,53	8.593.156,53
2010	Janeiro a Dezembro	7.557.300,00	980.438,01	8.537.738,01
<b>TOTAL</b>		<b>18.785.640,00</b>	<b>2.467.687,58</b>	<b>21.253.327,58</b>

\* Efectivamente desde 24/Abr/2008, data da entrada em vigor do DL nº 66/2008

**Questões 4 e 5**

"Qual o valor anual das indemnizações compensatórias atribuídas ao sector do transporte aéreo antes da entrada em vigor do Decreto - Lei nº 66/2008, de 09 de Abril?"

"Qual o valor anual das indemnizações compensatórias atribuídas ao sector do transporte aéreo após a entrada em vigor do Decreto-Lei nº 66/2008, de 09 de Abril?"

No quadro seguinte sintetizam-se os valores comparados por anos dos encargos com IC suportados pelo Estado antes e depois da entrada em vigor do Decreto-Lei nº 66/2008, de 9 de Abril relativos ao transporte aéreo nas rotas entre o Continente e a Madeira.

**Encargos com IC relativos às rotas aéreas entre o Continente-Madeira (valores em €)**

Período em meses	Até à entrada do subsídio de mobilidade		Subsídio de mobilidade (subsídio + encargo:)		
	Subsídio ao preço do bilhete		2008	2009	2010
	2007	2008			
Janeiro a Dezembro	14.431.469,16			8.593.156,53	8.537.738,01
Janeiro a Maio		5.158.337,19			
Maio a Dezembro*		393.769,54	4.122.433,04		
<b>TOTAL</b>					

\* No período de Maio a Dezembro de 2008 existe uma ligeira sobreposição de encargos com o subsídio ao preço do bilhete e de mobilidade, em virtude de poderem ser ainda utilizados bilhetes adquiridos antes de 24/Abr/2008 (data da entrada em vigor do DL 66/2008)

O subsídio ao preço do bilhete foi pago pelo Estado, através da DGTF, às transportadoras aéreas TAP e SATA Internacional, após certificação da IGF, no âmbito das obrigações de serviço público nas ligações aéreas entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira (RAM), em cumprimento do disposto no nº6 do artigo 18º e no

nº2 do artigo 28º do Decreto-Lei nº 138/99, de 23/Abr, sendo a referida obrigação de serviço estabelecida nos termos do Regulamento (CEE) nº 2408/92 do Conselho, conforme Comunicação 98/C 267/05, publicada no JOCE de 26/Ago/1998. Neste âmbito, os residentes na Região Autónoma da Madeira beneficiavam directamente de um tarifário específico bastante favorável em relação a outros passageiros, sendo as referidas empresas ressarcidas directamente pela DGTF<sup>2</sup> dessa diferença tarifária por via de uma percentagem sobre a tarifa, estabelecida por via administrativa (Portaria).

No que concerne ao subsídio de mobilidade social, instituído pelo antecitado Decreto-Lei nº 66/2008 e regulamentado através da Portaria nº316-A/2008, de 23 de Abril, deixou de existir obrigações de serviço público e o reembolso do mesmo é agora efectuado directamente aos passageiros residentes, por um valor fixo de €30 por passagem de ida ou de volta (OW), através dos balcões dos CTT.

Adicionalmente, o Estado, através da DGTF, suporta os encargos com as indemnizações compensatórias (IC) na concessão respeitante às ligações aéreas Funchal/Porto Santo e Porto Santo/Funchal, cuja discriminação se apresenta no quadro seguinte:

**Concessão Funchal/Porto Santo/Funchal**

RUBRICA	PERÍODO	INDEMNIZAÇÕES COMPENSATÓRIAS (€)
Concessão	14 Agosto 2007 a 13 Agosto 2008	919.594,00
	14 Agosto 2008 a 13 Agosto 2009	911.399,00
	14 Agosto 2009 a 13 Agosto 2010	792.367,00

Relativamente a esta concessão as IC indicadas resultam do:

- ✓ Contrato de serviço público assinado entre o Estado e a SATA Air Açores – Sociedade Açoreana de Transportes Aéreos, SA, assinado em 30 de Julho de 2007 para vigorar entre 14/Ago/2007 e 13/AGO/2010, nos termos do Regulamento CEE nº 2408/92, do Conselho, tendo sido precedido concurso público internacional, conforme Convite para a apresentação de propostas publicado no Jornal Oficial das Comunidades Europeias (2007/C 25/04) em 3 de Fevereiro;
- ✓ Contrato de serviço público assinado entre o Estado e aquela empresa, assinado em 12 de Agosto de 2010 para vigorar entre 14/Ago/2010 e 31/Dez/2010, mediante ajuste directo, por razões de interesse público, com vista a ultimar-se o concurso internacional de uma nova concessão, que se efectivou a partir de 1/Jan/2011, por um período de três anos, tendo a

<sup>2</sup> Após a certificação financeira efectuada pela IGF

adjudicação sido atribuída à mencionada concessionária, a única, aliás, que se apresentou a concurso.

## **II – LEGISLAÇÃO RELEVANTE SUPERVENIENTE ENTRETANTO APROVADA**

Em 6 de Abril de 2011 foi entretanto aprovada pela Assembleia da República uma segunda alteração ao Decreto-Lei nº 66/2008, que instituiu o subsídio de mobilidade social, através da Lei n.º 21/2011, publicada no DR, I Série, de 20 de Maio de 2011, cuja regulamentação, nos termos do art.º 2º, deverá ser efectuada pelo Governo no prazo de 90 dias da sua publicação, ou seja, até 19 de Setembro, devendo entrar em vigor com a publicação do Orçamento do Estado para 2012 (art.º 3º).

Das alterações introduzidas pela supra referida Lei nº 21/2011 ao Decreto-Lei n.º 66/2008, são de relevar, no essencial:

- ✓ **O alargamento do âmbito de incidência daquele subsídio**, o qual passa a abranger além dos serviços aéreos entre o Continente e a Madeira também os serviços marítimos (alteração do nº 1 do art.º 1º);  
O valor do subsídio é fixado por **portaria conjunta** dos membros do Governo responsáveis pelas áreas **das finanças e do transporte aéreo e marítimo** (nº 2 do art.º 4º);
- ✓ **O alargamento do conceito de “tarifa de passageiro”**, que passa a incorporar também a tarifa marítima, bem como o transporte aéreo e marítimo da bagagem dos passageiros (alteração da alínea f) do art.º 2º);
- ✓ **Alargamento das competências de fiscalização da IGF de proceder a verificações nas companhias marítimas e seus agentes** que operem nas rotas entre o Continente e a Madeira em relação aos bilhetes e correspondentes facturas dessas rotas;
- ✓ **A avaliação anual do subsídio passa a incluir**, para além da IGF e do INAC, também o **Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP** (nº 2 do art.º 12º).

Sobre estas alterações e sem prejuízo da análise que vier a ser efectuada em sede de regulamentação da referida Lei, relativamente à qual a presente informação contém, em nosso entender, informação relevante a ser tida em conta, importa referir os seguintes aspectos:

- ✓ No actual contexto de contenção e redução orçamental as medidas legislativas que incentivem acréscimos de gastos por via de subsídios existentes ou de novos a conceder carecem de uma avaliação muito rigorosa quanto à sua indispensabilidade;

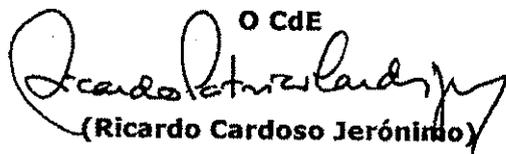
- ✓ O alargamento da incidência do subsídio de mobilidade social ao transporte marítimo de passageiros entre o Continente e a Madeira consubstancia um novo encargo que não tem precedentes anteriores mesmo quando existiam obrigações de serviço público no transporte aéreo no âmbito do subsídio ao preço do bilhete, e que cessaram com a introdução do subsídio de mobilidade social;
- ✓ O alargamento do conceito de "tarifa de passageiro" ao incluir a bagagem de passageiros não respeita, no que concerne especificamente à "tarifa aérea de passageiro", o previsto no nº 18 do art.º 2º do Regulamento (CE) nº 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 24 de Setembro de 2008, publicado no JOUE de 31 de Outubro de 2008.

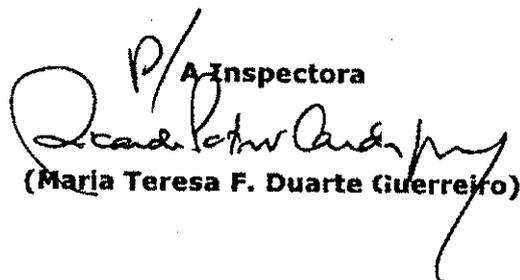
### III - PROPOSTA

Propõe-se que esta informação seja remetida ao Gabinete do Senhor Ministro de Estado e das Finanças, tendo em conta a regulamentação a efectuar pelo Governo prevista no art.º 2º da Lei nº 21/2011, de 20 de Maio e o seu envio ao Senhor Presidente da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações junto da Assembleia da República.

À consideração superior,

Inspeção-Geral de Finanças, em 15 de Junho de 2011

O CdE  
  
(Ricardo Cardoso Jerónimo)

P/A Inspectora  
  
(Maria Teresa F. Duarte Guerreiro)





Exmo. Senhor  
Presidente da Comissão de  
Economia e Obras Públicas  
Deputado Luís Campos Ferreira

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	DATA
167/CEOP	29/02/2012	Nº: 3339 ENT.: 3058 PROC. Nº:	03/05/2012

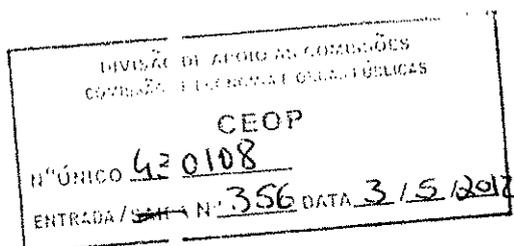
ASSUNTO: Pedido de informações à Inspeção-Geral de Finanças (IGF) - Atribuição de subsídio de mobilidade, nos anos de 2008 a 2011, entre a Madeira e o Continente

Encarrega-me a Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade de junto enviar, para os devidos efeitos, cópia do ofício n.º 467, de 02 do corrente, do Gabinete do Senhor Ministro de Estado e das Finanças, relativo ao assunto mencionado em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

Marina Resende





GOVERNO DE  
PORTUGAL

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

02.MAI.12 00467

Gabinete do Secretário de Estado  
dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade

Entrada N.º 3058

Data 03 / 05 / 2012

Exma. Senhora  
Chefe do Gabinete de S. E. a  
Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares  
e da Igualdade

SUA REFERÊNCIA  
OP 1672/SEAPI

SUA COMUNICAÇÃO DE  
01-março 2012

NOSSA REFERÊNCIA  
ENT.: 3238/2012  
PROC. Nº: 01.03

DATA

**Assunto:** Pedido de informações à Inspeção-Geral de Finanças (IGF) – Atribuição de subsídio de mobilidade, nos anos de 2008 a 2011, entre a Madeira e o Continente

Exma. Senhora,

Encarrega-me S. E. o Ministro de Estado e das Finanças de enviar a V. Exa, cópia da informação nº 534/2012 de 18 de abril, da Inspeção-Geral de Finanças, sobre o assunto mencionado em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Gabinete

Pedro Machado

C/c: IGF



inspeção geral finanças

PARECER:

DESPACHO:

Visp. Receb-se ao GSEAFI.

PEDRO MACHADO  
Chefe do Gabinete do  
Ministro de Estado e das Finanças

30.04.12

Grande.  
Recebe-se ao Gabinete de S.E.  
Ministro de Estado e das Finanças.

23.4.2012

JOSÉ MARIA LEITE MARTINS  
Inspector-Geral

**INFORMAÇÃO: N.º 534 / 2012**

**Proc. N.º 2012/163/E7/192**

**ASSUNTO:** Pedido de informações à Inspeção - Geral de Finanças (IGF) – atribuição do subsídio de mobilidade, nos anos de 2008 a 2011, entre a Madeira e o Continente

### **I – OBJECTIVO E ANTECEDENTES**

1. Por incumbência de Sua Excelência o Chefe de Gabinete do Ministro de Estado e das Finanças, foi solicitado em 01/Mar/2012 a esta Inspeção-Geral um pedido de informações sobre o assunto em epígrafe, constante do ofício nº 167/CEOP, de 29 de



Fevereiro da Comissão de Economia e Obras Públicas, veiculado através do Gabinete da Senhora Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade.

Posteriormente, foi recebido na IGF, em 19/3/2012, o Ofício nº191/CEOP sobre esta matéria, enviado diretamente pela Comissão de Economia e de Obras Públicas, solicitando que a resposta da IGF já inclua o valor do subsídio social de mobilidade do ano de 2011, aspeto que tivemos já em consideração na presente resposta.

2. De acordo com o ofício nº 167/CEOP, foi recentemente criado no seio da referida Comissão, o Grupo de trabalho- Transportes aéreos para a Madeira e Açores com o seguinte objecto: "estudar e apresentar soluções para os custos e constrangimentos á mobilidade dos portugueses da 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".

Em concreto, o referido Grupo de trabalho requer o envio de informações pela Inspeção - Geral de Finanças (IGF) sobre os valores pagos relativamente ao subsídio de mobilidade dos anos de 2008 a 2011, para os Açores e Madeira.

3. Conforme se indica mais circunstanciadamente no ponto seguinte, o subsídio social de mobilidade abrange apenas as ligações aéreas entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira (RAM), vigorando nas ligações aéreas entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores (RAA) e entre esta e a RAM, o subsídio ao preço do bilhete e encaminhamentos no interior da RAA, compensações financeiras enquadradas no âmbito de obrigações de serviço público (OSP).

Neste contexto, e face ao âmbito das matérias indicado pelo grupo de trabalho, inclui-se também nesta informação os valores das compensações financeiras pagas pelo Governo da República relativas à concessão existente entre o Funchal e Porto Santo e às OSP nas ligações entre o Continente e a RAA e entre esta e a RAM (Funchal), bem como algumas considerações sobre o funcionamento do subsídio social de mobilidade.

## **II - SUBSÍDIO SOCIAL DE MOBILIDADE – MADEIRA**

4. Os serviços aéreos regulares entre o Continente a RAM foram objeto de imposição de obrigações de serviço público a partir de 1 de Janeiro de 2009, nos termos do procedimento previsto na alínea a) do nº 1 do artº 4º do Regulamento (CEE) nº 2408/92, do Conselho, de 23 de Julho, publicado no Jornal Oficial das Comunidades Europeias, através da Comunicação da Comissão nº 98/C 267/05, de 26 de Agosto.

Com fundamento na experiência colhida considerou-se que a liberalização do mercado do transporte aéreo para a RAM podia trazer benefícios ao nível das tarifas praticadas, tendo em conta as regras da concorrência num mercado aberto a todos os operadores. Para o efeito, na sequência da Comunicação da Comissão nº 2007/C188/04 de 11 de



Agosto, foi publicado o DL nº 66/2008, de 9 de Abril<sup>1</sup>, que regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos estudantes cidadãos residentes na RAM e cidadãos residentes equiparados, que realizem viagens de ida e volta entre o Continente e a RAM e que satisfaçam os critérios de elegibilidade aí previstos (artº 7º do diploma).

5. Face ao disposto neste diploma e na **Portaria nº 316-A/2008, de 23/Abr/2008, que regulamenta este subsídio** são de salientar os seguintes aspetos no que respeita ao seu funcionamento:

- ✓ **De acordo com o artigo 9º do DL nº 66/2008, cabe ao Estado, através da DGTF, assegurar a concessão do subsídio mediante dotação orçamental a inscrever para o efeito, a qual se destina ao pagamento dos encargos com o subsídio, bem como com a prestação do serviço de pagamento do mesmo, adjudicado aos CTT, e cujo montante e prazos estão fixados no contrato celebrado com esta empresa;**
- ✓ **O pagamento a atribuir aos beneficiários é efetuado pelos CTT, após a utilização efetiva do título de transporte por aquele, assumindo a modalidade de valor fixo, não podendo ser atribuído subsídio quando a tarifa praticada tiver um montante igual ou inferior ao valor estabelecido de 30 euros por viagem de ida simples e de 60 euros por viagem de ida e volta (cf nºs artº 4 do DL nº66/2008 e nºs 3, 6 e 7 da Portaria nº 316-A/2008). Esta comparticipação tem-se mantido inalterada desde o início da vigência do subsídio;**
- ✓ **Encontra-se prevista a possibilidade de, quando o beneficiário viajar ao serviço ou por conta de uma pessoa coletiva ou singular, o reembolso poder ser solicitado por esta última, desde que, na fatura emitida em nome desta, conste o nome do beneficiário, o respetivo número de contribuinte e sejam anexados os respetivos talões de embarque e respetivos documentos previstos no artº 7º do DL nº 66/2008 (nº 5 da citada Portaria).**
- ✓ **Para efeitos do controlo dos pagamentos, de acordo com o nº 1 do artigo 7º do referido diploma, é obrigatório a entrega à empresa prestadora do serviço, os CTT, do original do cartão de embarque e exibir os restantes documentos comprovativos da elegibilidade indicados nos nºs 2 a 5 do referido artigo. A não obrigatoriedade da entrega de um duplicado ou fotocópia das faturas tem constituído um constrangimento extremamente relevante para a validação a posteriori pela IGF das condições de controlo existentes no ato de pagamento pelos CTT, nomeadamente da identificação clara dos beneficiários e dos destinatários da fatura, bem como da informação aí prestada quanto ao valor da tarifa.**
- ✓ **Os CTT têm a obrigação de apresentar ao Estado o custo dos serviços de pagamento prestados no âmbito do subsídio social de mobilidade, bem**

<sup>1</sup> Com entrada em vigor em 24 de Abril de 2008.

como nota de reembolso dos valores daquele subsídio, liquidados no mês anterior (Cláusula 8ª do contrato). Esta informação tem vindo a ser apresentada mensalmente à DGTF, tendo em conta as competências desta entidade quanto ao pagamento dos encargos relativos ao subsídio social de mobilidade antes referidas e também previstas no citado contrato;

- ✓ Com vista ao apuramento anual dos subsídios efetivamente pagos, Os CTT são também obrigados apresentar à IGF nos 30 dias subsequentes a cada trimestre vencido a informação relevante para efeitos de controlo por tipo de beneficiário, em formato eletrónico, nos termos estabelecidos no contrato (artº 10 do DL nº 66/2008);
- ✓ Nos termos do artº 11º do DL nº 66/2008 compete à IGF fiscalizar o cumprimento deste diploma pelos CTT, e do respetivo contrato associado, podendo neste âmbito requerer toda a informação necessária e requerida para o exercício das suas funções<sup>2</sup>, bem como proceder a verificações seletivas em companhias aéreas que operem nas rotas entre o Continente e a RAM e seus agentes em relação a bilhetes de viagens nessas rotas e correspondentes faturas com vista à confirmação cruzada do subsídio social de mobilidade.
- ✓ Importa notar, no entanto, que o acionamento pela IGF desta alternativa complementar de verificação externa do subsídio, que terá de ser sempre por amostragem, não invalida as observações antes indicadas quanto à não obrigatoriedade do arquivo pelos CTT de um duplicado ou fotocópia das faturas validada por esta empresa .

6. Em resposta à informação específica solicitada, informa-se que o encargo pago pelo Estado entre 2008 e o final de 2011 foi o seguinte:

(€)

ANOS	MESES	SUBSÍDIO	CUSTO SERVIÇO CTT (*)	TOTAL
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) =(3+4)
2008	Abril a Dezembro	3.649.560,00	282.127,76	3.931.687,76
2009	Janeiro a Dezembro	7.578.780,00	642.294,93	8.221.074,93
2010	Janeiro a Dezembro	7.557.300,00	646.203,93	8.203.503,93
2011	Janeiro a Dezembro	7.723.380,95	621.411,78	8.344.792,73
<b>TOTAL</b>		<b>18.785.640,00</b>	<b>1.570.626,62</b>	<b>20.356.266,62</b>

(\*) O custo do serviço inclui já os ajustamentos feitos em 2011.

Os montantes indicados têm por base os mapas de informação mensais detalhados enviados pelos CTT à IGF, em formato eletrónico, que suportam os valores dos reembolsos das viagens efetuadas pelos beneficiários do subsídio social de mobilidade

<sup>2</sup> Atentas as exigências legais quanto ao arquivo de documentação externa entregue pelos beneficiários aos CTT e que se limita ao original do cartão de embarque.



previstos, em cumprimento do antedito artº 10º e, por outro, os valores do subsídio e de custo dos serviços que a DGTF comprova ter reembolsado aos CTT.

O ano de 2008 contempla apenas o período de 24/Abr até ao final de Dezembro, data da entrada em vigor do DL nº 66/2008, o que não se verifica nos anos seguintes cujos valores se referem a anos completos.

7. Ainda no que respeita às ligações aéreas com a RAM, é de referir que o Governo da República suporta também compensações financeiras decorrentes do contrato de concessão entre o Funchal e o Porto Santo, a cargo da concessionária Sata Air Açores, SA, que se resumem no quadro seguinte:

Concessão	Valor (€)
Concessão 14/Ago/2007 a 13/Ago/2010	2.623.360,00
Ajuste directo 14/Ago/2010 a 31/Dez/2010	900.000,00
Concessão 1/Jan/2010 a 31/Dez/2013	595.380,00

8. Por último, cabe salientar que o DL nº 66/2008 foi objeto de uma última alteração pela AR, através da Lei nº 21/2011, publicada no DR de 20/Mai, alargando o âmbito de aplicação do subsídio social de mobilidade também ao transporte marítimo e à bagagem dos passageiros, situação que as OSP anteriores para a RAM e atuais para a RAA nunca contemplaram e que carece de regulamentação. Esta matéria encontra-se referenciada na Informação da IGF nº 307/2011, enviada à AR, por solicitação da anterior Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

### III- SUBSÍDIO AO PREÇO DO BILHETE E ENCAMINHAMENTOS-AÇORES

9. As OSP supra indicadas nas ligações entre o Continente e a RAA e entre esta e a RAM (Funchal) encontram-se estabelecidas nos termos do Regulamento (CEE) nº 2408/92 do Conselho, conforme Comunicação 2005/C 304/06, publicada no JOUE de 1/Dez/2005 e regem-se de acordo com o estabelecido no DL nº 138/99 de 23 de Abril.

De acordo com aqueles diplomas, o valor do reembolso das anteditas OSP, certificado pela IGF e trimestralmente disponibilizado, é equivalente ao produto do número de bilhetes vendidos (e efectivamente utilizados) a beneficiários deste regime de subsídio, em viagens ao Continente e entre o Funchal e Ponta Delgada, pelo valor do subsídio referido na Comunicação 2005/C 304/06 antes referida e nas Comunicações



2007/C 108/04 e 2008/C 104/08, publicadas no JOUE de 12/Maio/2007 e de 12/Maio/20073, respectivamente.

10. A certificação das importâncias devidas a título de reembolso, cometida à IGF nos termos do nº 6 do artigo 18º e no nº2 do artigo 28º do Decreto-Lei nº 138/99, de 23/Abr é feita com base nas listagens (pedidos de reembolso), apresentadas pelas transportadoras, com a indicação da quantidade de bilhetes vendidos com desconto e efectivamente utilizados, agrupados por tipo de beneficiários<sup>4</sup> e percurso, e do montante de subsídio solicitado.
11. Em resposta à informação específica solicitada, informa-se que **o encargo pago pelo Estado a título de subsídio ao preço do bilhete e encaminhamentos, com referência ao período entre o início de 2008 e o 1º semestre de 2011, foi o seguinte:**

(€)

ANOS	MESES	SUBSÍDIO	ENCAMINHAMENTOS	TOTAL
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) =(3+4)
2008	Janeiro a Dezembro	10.600.094,14	7.084.986,65	17.685.080,79
2009	Janeiro a Dezembro	10.668.790,72	6.282.703,49	16.951.494,21
2010	Janeiro a Junho	5.406.483,60	2.018.793,00	7.425.276,60
	Julho a Dezembro	6.183.881,75	3.107.089,50	9.290.971,25
2011	Janeiro a Junho	5.456.076,85	2.039.423,60	7.495.500,45
<b>TOTAL</b>		<b>38.315.327,06</b>	<b>20.532.996,24</b>	<b>58.848.323,30</b>

Os valores constantes do quadro supra, suportados pelo Governo da República, através da DGTF, encontram-se já certificados pela IGF, no âmbito das competências de fiscalização que lhe estão cometidas pelo nº 6 do artigo 18º e no nº2 do artigo 28º do Decreto-Lei nº 138/99, de 23/Abr, com exceção dos referentes ao 2º semestre de 2010 e 1º semestre de 2011, cuja análise se encontra em curso. Relativamente ao 2º semestre de 2011 a IGF dispõe apenas de informação previsional enviada pelas empresas TAP e SATA, em Junho de 2011, no montante global de € 9 216 056.

Os encaminhamentos abrangem quer os estudantes e residentes e residentes equiparados, quer aos turistas que se deslocam em viagem de voos regulares nas companhias TAP e Sata Internacional, entre o Continente e a RAA e entre esta e a RAM (Funchal).

<sup>3</sup> Esta Comunicação entrou em vigor a 1/Abr/2007 (nº 5 da Comunicação).

<sup>4</sup> Em quatro grandes grupos: residentes, estudantes, crianças (residentes até 12 anos de idade: cuja tarifa é 50% da tarifa dos residentes adultos) e bebés (residentes até 2 anos de idade cuja tarifa é 10% da tarifa dos residentes adultos).



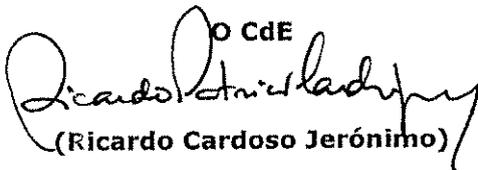
Inspeção-Geral de Finanças

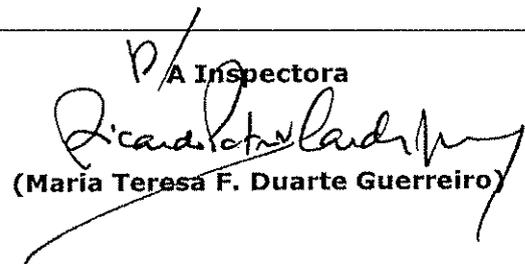
#### IV- PROPOSTA

Propõe-se que esta informação seja enviada para o Gabinete do Senhor Ministro de Estado e das Finanças, a fim de ser remetida à Senhora Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade com vista ao encaminhamento para o Senhor Presidente da Comissão de Economia e Obras Públicas da Assembleia da República.

À consideração superior,

Inspeção-Geral de Finanças, em 18 de Abril de 2012

O CdE  
  
(Ricardo Cardoso Jerónimo)

p/ A Inspectora  
  
(Maria Teresa F. Duarte Guerreiro)





GOVERNO DE  
PORTUGAL

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

02.MAI12 00467

Exma. Senhora

Chefe do Gabinete de S. E. a

Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares  
e da Igualdade

SUA REFERÊNCIA  
OPº 1672/SEAPI

SUA COMUNICAÇÃO DE  
01-março 2012

NOSSA REFERÊNCIA  
ENT.: 3238/2012  
PROC. Nº: 01.03

DATA

**Assunto:** Pedido de informações à Inspeção-Geral de Finanças (IGF) – Atribuição de subsídio de mobilidade, nos anos de 2008 a 2011, entre a Madeira e o Continente

Exma. Senhora,

Encarrega-me S. E. o Ministro de Estado e das Finanças de enviar a V. Exa, cópia da informação nº 534/2012 de 18 de abril, da Inspeção-Geral de Finanças, sobre o assunto mencionado em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Gabinete

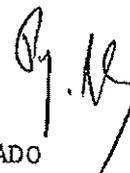
Pedro Machado

C/c: IGF

PARECER:

DESPACHO:

Visto. Remete-se ao GSEAGI.



PEDRO MACHADO  
Chefe do Gabinete do  
Ministro de Estado e das Finanças

30.04.12

Quendo.  
Remete-se ao Gabinete de S. Ex.  
Ministro de Estado e das Finanças.

23.4.2012



JOSÉ MARIA LEITE MARTINS  
Inspector-Geral

**INFORMAÇÃO: N.º 534 /2012**

**Proc. N.º 2012/163/E7/192**

**ASSUNTO:** Pedido de Informações à Inspeção - Geral de Finanças (IGF) - atribuição do subsídio de mobilidade, nos anos de 2008 a 2011, entre a Madeira e o Continente

**I - OBJECTIVO E ANTECEDENTES**

1. Por incumbência de Sua Excelência o Chefe de Gabinete do Ministro de Estado e das Finanças, foi solicitado em 01/Mar/2012 a esta Inspeção-Geral um pedido de informações sobre o assunto em epígrafe, constante do ofício nº 167/CEOP, de 29 de

Fevereiro da Comissão de Economia e Obras Públicas, veiculado através do Gabinete da Senhora Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade.

Posteriormente, foi recebido na IGF, em 19/3/2012, o Ofício nº191/CEOP sobre esta matéria, enviado diretamente pela Comissão de Economia e de Obras Públicas, solicitando que a resposta da IGF já incluía o valor do subsídio social de mobilidade do ano de 2011, aspeto que tivemos já em consideração na presente resposta.

2. De acordo com o ofício nº 167/CEOP, foi recentemente criado no seio da referida Comissão, o Grupo de trabalho- Transportes aéreos para a Madeira e Açores com o seguinte objecto: "estudar e apresentar soluções para os custos e constrangimentos à mobilidade dos portugueses da 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".

Em concreto, o referido Grupo de trabalho requer o envio de informações pela Inspeção - Geral de Finanças (IGF) sobre os valores pagos relativamente ao subsídio de mobilidade dos anos de 2008 a 2011, para os Açores e Madeira.

3. Conforme se indica mais circunstanciadamente no ponto seguinte, o subsídio social de mobilidade abrange apenas as ligações aéreas entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira (RAM), vigorando nas ligações aéreas entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores (RAA) e entre esta e a RAM, o subsídio ao preço do bilhete e encaminhamentos no interior da RAA, compensações financeiras enquadradas no âmbito de obrigações de serviço público (OSP).

Neste contexto, e face ao âmbito das matérias indicado pelo grupo de trabalho, inclui-se também nesta informação os valores das compensações financeiras pagas pelo Governo da República relativas à concessão existente entre o Funchal e Porto Santo e às OSP nas ligações entre o Continente e a RAA e entre esta e a RAM (Funchal), bem como algumas considerações sobre o funcionamento do subsídio social de mobilidade.

## **II - SUBSÍDIO SOCIAL DE MOBILIDADE - MADEIRA**

4. Os serviços aéreos regulares entre o Continente a RAM foram objeto de imposição de obrigações de serviço público a partir de 1 de Janeiro de 2009, nos termos do procedimento previsto na alínea a) do nº 1 do artº 4º do Regulamento (CEE) nº 2408/92, do Conselho, de 23 de Julho, publicado no Jornal Oficial das Comunidades Europeias, através da Comunicação da Comissão nº 98/C 267/05, de 26 de Agosto.

Com fundamento na experiência colhida considerou-se que a liberalização do mercado do transporte aéreo para a RAM podia trazer benefícios ao nível das tarifas praticadas, tendo em conta as regras da concorrência num mercado aberto a todos os operadores. Para o efeito, na sequência da Comunicação da Comissão nº 2007/C188/04 de 11 de

Agosto, foi publicado o DL nº 66/2008, de 9 de Abril<sup>1</sup>, que regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos estudantes cidadãos residentes na RAM e cidadãos residentes equiparados, que realizem viagens de ida e volta entre o Continente e a RAM e que satisfaçam os critérios de elegibilidade aí previstos (artº 7º do diploma).

5. Face ao disposto neste diploma e na **Portaria nº 316-A/2008, de 23/Abr/2008, que regulamenta este subsídio** são de salientar os seguintes aspetos no que respeita ao seu funcionamento:

- ✓ **De acordo com o artigo 9º do DL nº 66/2008, cabe ao Estado, através da DGTF, assegurar a concessão do subsídio mediante dotação orçamental a inscrever para o efeito, a qual se destina ao pagamento dos encargos com o subsídio, bem como com a prestação do serviço de pagamento do mesmo, adjudicado aos CTT, e cujo montante e prazos estão fixados no contrato celebrado com esta empresa;**
- ✓ **O pagamento a atribuir aos beneficiários é efetuado pelos CTT, após a utilização efetiva do título de transporte por aquele, assumindo a modalidade de valor fixo, não podendo ser atribuído subsídio quando a tarifa praticada tiver um montante igual ou inferior ao valor estabelecido de 30 euros por viagem de ida simples e de 60 euros por viagem de ida e volta (cf nºs artº 4 do DL nº66/2008 e nºs 3, 6 e 7 da Portaria nº 316-A/2008). Esta comparticipação tem-se mantido inalterada desde o início da vigência do subsídio;**
- ✓ **Encontra-se prevista a possibilidade de, quando o beneficiário viajar ao serviço ou por conta de uma pessoa coletiva ou singular, o reembolso poder ser solicitado por esta última, desde que, na fatura emitida em nome desta, conste o nome do beneficiário, o respetivo número de contribuinte e sejam anexados os respetivos talões de embarque e respetivos documentos previstos no artº 7º do DL nº 66/2008 (nº 5 da citada Portaria).**
- ✓ **Para efeitos do controlo dos pagamentos, de acordo com o nº 1 do artigo 7º do referido diploma, é obrigatório a entrega à empresa prestadora do serviço, os CTT, do original do cartão de embarque e exibir os restantes documentos comprovativos da elegibilidade** Indicados nos nºs 2 a 5 do referido artigo. A não obrigatoriedade da entrega de um duplicado ou fotocópia das faturas tem constituído um constrangimento extremamente relevante para a validação *a posteriori* pela IGF das condições de controlo existentes no ato de pagamento pelos CTT, nomeadamente da identificação clara dos beneficiários e dos destinatários da fatura, bem como da informação aí prestada quanto ao valor da tarifa.
- ✓ **Os CTT têm a obrigação de apresentar ao Estado o custo dos serviços de pagamento prestados no âmbito do subsídio social de mobilidade, bem**

<sup>1</sup> Com entrada em vigor em 24 de Abril de 2008.

como nota de reembolso dos valores daquele subsídio, liquidados no mês anterior (Cláusula 8ª do contrato). Esta informação tem vindo a ser apresentada mensalmente à DGTF, tendo em conta as competências desta entidade quanto ao pagamento dos encargos relativos ao subsídio social de mobilidade antes referidas e também previstas no citado contrato;

- ✓ Com vista ao apuramento anual dos subsídios efetivamente pagos, Os CTT são também obrigados apresentar à IGF nos 30 dias subsequentes a cada trimestre vencido a informação relevante para efeitos de controlo por tipo de beneficiário, em formato eletrónico, nos termos estabelecidos no contrato (artº 10 do DL nº 66/2008);
- ✓ Nos termos do artº 11º do DL nº 66/2008 compete à IGF fiscalizar o cumprimento deste diploma pelos CTT, e do respetivo contrato associado, podendo neste âmbito requerer toda a informação necessária e requerida para o exercício das suas funções<sup>2</sup>, bem como proceder a verificações seletivas em companhias aéreas que operem nas rotas entre o Continente e a RAM e seus agentes em relação a bilhetes de viagens nessas rotas e correspondentes faturas com vista à confirmação cruzada do subsídio social de mobilidade.
- ✓ Importa notar, no entanto, que o acionamento pela IGF desta alternativa complementar de verificação externa do subsídio, que terá de ser sempre por amostragem, não invalida as observações antes indicadas quanto à não obrigatoriedade do arquivo pelos CTT de um duplicado ou fotocópia das faturas validada por esta empresa .

6. Em resposta à informação específica solicitada, informa-se que o encargo pago pelo Estado entre 2008 e o final de 2011 foi o seguinte:

(€)

ANOS	MESES	SUBSÍDIO	CUSTO SERVIÇO CTT (*)	TOTAL
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) =(3+4)
2008	Abril a Dezembro	3.649.560,00	282.127,76	3.931.687,76
2009	Janeiro a Dezembro	7.578.780,00	642.294,93	8.221.074,93
2010	Janeiro a Dezembro	7.557.300,00	646.203,93	8.203.503,93
2011	Janeiro a Dezembro	7.723.380,95	621.411,78	8.344.792,73
<b>TOTAL</b>		<b>18.785.640,00</b>	<b>1.570.626,62</b>	<b>20.356.266,62</b>

(\*) O custo do serviço inclui já os ajustamentos feitos em 2011

Os montantes indicados têm por base os mapas de informação mensais detalhados enviados pelos CTT à IGF, em formato eletrónico, que suportam os valores dos reembolsos das viagens efetuadas pelos beneficiários do subsídio social de mobilidade

<sup>2</sup> Atentas as exigências legais quanto ao arquivo de documentação externa entregue pelos beneficiários aos CTT e que se limita ao original do cartão de embarque.

previstos, em cumprimento do antedito artº 10º e, por outro, os valores do subsídio e de custo dos serviços que a DGTF comprova ter reembolsado aos CTT.

O ano de 2008 contempla apenas o período de 24/Abr até ao final de Dezembro, data da entrada em vigor do DL nº 66/2008, o que não se verifica nos anos seguintes cujos valores se referem a anos completos.

7. Ainda no que respeita às ligações aéreas com a RAM, é de referir que o Governo da República suporta também compensações financeiras decorrentes do contrato de concessão entre o Funchal e o Porto Santo, a cargo da concessionária Sata Air Açores, SA, que se resumem no quadro seguinte:

Concessão	Valor (€)
Concessão 14/Ago/2007 a 13/Ago/2010	2.623.360,00
Ajuste directo 14/Ago/2010 a 31/Dez/2010	900.000,00
Concessão 1/Jan/2010 a 31/Dez/2013	595.380,00

8. Por último, cabe salientar que o DL nº 66/2008 foi objeto de uma última alteração pela AR, através da Lei nº 21/2011, publicada no DR de 20/Mai, alargando o âmbito de aplicação do subsídio social de mobilidade também ao transporte marítimo e à bagagem dos passageiros, situação que as OSP anteriores para a RAM e atuais para a RAA nunca contemplaram e que carece de regulamentação. Esta matéria encontra-se referenciada na Informação da IGF nº 307/2011, enviada à AR, por solicitação da anterior Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

### **III- SUBSÍDIO AO PREÇO DO BILHETE E ENCAMINHAMENTOS-AÇORES**

9. As OSP supra indicadas nas ligações entre o Continente e a RAA e entre esta e a RAM (Funchal) encontram-se estabelecidas nos termos do Regulamento (CEE) nº 2408/92 do Conselho, conforme Comunicação 2005/C 304/06, publicada no JOUE de 1/Dez/2005 e regem-se de acordo com o estabelecido no DL nº 138/99 de 23 de Abril.

De acordo com aqueles diplomas, o valor do reembolso das anteditas OSP, certificado pela IGF e trimestralmente disponibilizado, é equivalente ao produto do número de bilhetes vendidos (e efectivamente utilizados) a beneficiários deste regime de subsídio, em viagens ao Continente e entre o Funchal e Ponta Delgada, pelo valor do subsídio referido na Comunicação 2005/C 304/06 antes referida e nas Comunicações

2007/C 108/04 e 2008/C 104/08, publicadas no JOUE de 12/Maio/2007 e de 12/Maio/20073, respectivamente.

10. A certificação das importâncias devidas a título de reembolso, cometida à IGF nos termos do nº 6 do artigo 18º e no nº2 do artigo 28º do Decreto-Lei nº 138/99, de 23/Abr é feita com base nas listagens (pedidos de reembolso), apresentadas pelas transportadoras, com a indicação da quantidade de bilhetes vendidos com desconto e efectivamente utilizados, agrupados por tipo de beneficiários<sup>4</sup> e percurso, e do montante de subsídio solicitado.
11. Em resposta à informação específica solicitada, informa-se que **o encargo pago pelo Estado a título de subsídio ao preço do bilhete e encaminhamentos, com referência ao período entre o início de 2008 e o 1º semestre de 2011, foi o seguinte:**

(€)

ANOS	MESES	SUBSÍDIO	ENCAMINHAMENTOS	TOTAL
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) =(3+4)
2008	Janeiro a Dezembro	10.600.094,14	7.084.986,65	17.685.080,79
2009	Janeiro a Dezembro	10.668.790,72	6.282.703,49	16.951.494,21
2010	Janeiro a Junho	5.406.483,60	2.018.793,00	7.425.276,60
	Julho a Dezembro	6.183.881,75	3.107.089,50	9.290.971,25
2011	Janeiro a Junho	5.456.076,85	2.039.423,60	7.495.500,45
<b>TOTAL</b>		<b>38.315.327,06</b>	<b>20.532.996,24</b>	<b>58.848.323,30</b>

Os valores constantes do quadro supra, suportados pelo Governo da República, através da DGTF, encontram-se já certificados pela IGF, no âmbito das competências de fiscalização que lhe estão cometidas pelo nº 6 do artigo 18º e no nº2 do artigo 28º do Decreto-Lei nº 138/99, de 23/Abr, com exceção dos referentes ao 2º semestre de 2010 e 1º semestre de 2011, cuja análise se encontra em curso. Relativamente ao 2º semestre de 2011 a IGF dispõe apenas de informação previsional enviada pelas empresas TAP e SATA, em Junho de 2011, no montante global de € 9 216 056.

Os encaminhamentos abrangem quer os estudantes e residentes e residentes equiparados, quer aos turistas que se deslocam em viagem de voos regulares nas companhias TAP e Sata Internacional, entre o Continente e a RAA e entre esta e a RAM (Funchal).

<sup>3</sup> Esta Comunicação entrou em vigor a 1/Abr/2007 (nº 5 da Comunicação).

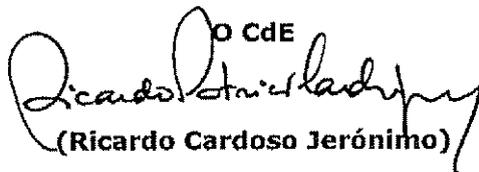
<sup>4</sup> Em quatro grandes grupos: residentes, estudantes, crianças (residentes até 12 anos de idade cuja tarifa é 50% da tarifa dos residentes adultos) e bebés (residentes até 2 anos de idade cuja tarifa é 10% da tarifa dos residentes adultos).

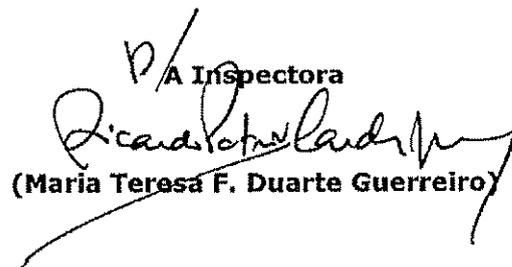
**IV- PROPOSTA**

Propõe-se que esta informação seja enviada para o Gabinete do Senhor Ministro de Estado e das Finanças, a fim de ser remetida à Senhora Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade com vista ao encaminhamento para o Senhor Presidente da Comissão de Economia e Obras Públicas da Assembleia da República.

À consideração superior,

Inspeção-Geral de Finanças, em 18 de Abril de 2012

O CdE  
  
(Ricardo Cardoso Jerónimo)

p/ A Inspectora  
  
(Maria Teresa F. Duarte Guerreiro)



Exmo. Senhor  
Presidente da Comissão de  
Economia e Obras Públicas  
Deputado Luís Campos Ferreira

SUA REFERÊNCIA  
167/CEOP

SUA COMUNICAÇÃO DE  
29/02/2012

NOSSA REFERÊNCIA  
Nº: 3427  
ENT.: 3058  
PROC. Nº:

DATA  
07/05/2012

ASSUNTO: Pedido de informações à Inspeção-Geral de Finanças (IGF) - Atribuição de subsídio de mobilidade, nos anos de 2008 a 2011, entre a Madeira e o Continente

Em aditamento ao n/ofício n.º 3339, de 03 de maio, encarrega-me a Senhora Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade de junto enviar, cópia das folhas n.º 5 e 6 da informação n.º 534/2012, elaborada pela IGF, solicitando a substituição das mesmas, por se tratar de um lapso no documento anteriormente enviado.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

  
Marina Resende

SECRETARIA DE ESTADO DOS ASSUNTOS PARLAMENTARES E DA IGUALDADE	
CEOP	
N.º	431.108
ENTRADA	356 DATA 7/5/2012

previstos, em cumprimento do antedito artº 10º e, por outro, os valores do subsídio e de custo dos serviços que a DGTF comprova ter reembolsado aos CTT.

O ano de 2008 contempla apenas o período de 24/Abr até ao final de Dezembro, data da entrada em vigor do DL nº 66/2008, o que não se verifica nos anos seguintes cujos valores se referem a anos completos.

7. Ainda no que respelta às ligações aéreas com a RAM, é de referir que o Governo da República suporta também compensações financeiras decorrentes do contrato de concessão entre o Funchal e o Porto Santo, a cargo da concessionária Sata Air Açores, SA, que se resumem no quadro seguinte:

(€)	
Concessão	Valor
Concessão 14/Ago/2007 a 13/Ago/2010	2.623.360,00
Ajuste directo 14/Ago/2010 a 31/Dez/2010	900.000,00
Concessão 1/Jan/2010 a 31/Dez/2013	5.945.380,00

8. Por último, cabe salientar que o DL nº 66/2008 foi objeto de uma última alteração pela AR, através da Lei nº 21/2011, publicada no DR de 20/Mai, alargando o âmbito de aplicação do subsídio social de mobilidade também ao transporte marítimo e à bagagem dos passageiros, situação que as OSP anteriores para a RAM e atuais para a RAA nunca contemplaram e que carece de regulamentação. Esta matéria encontra-se referenciada na Informação da IGF nº 307/2011, enviada à AR, por solicitação da anterior Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

### **III- SUBSÍDIO AO PREÇO DO BILHETE E ENCAMINHAMENTOS-AÇORES**

9. As OSP supra indicadas nas ligações entre o Continente e a RAA e entre esta e a RAM (Funchal) encontram-se estabelecidas nos termos do Regulamento (CEE) nº 2408/92 do Conselho, conforme Comunicação 2005/C 304/06, publicada no JOUE de 1/Dez/2005 e regem-se de acordo com o estabelecido no DL nº 138/99 de 23 de Abril.

De acordo com aqueles diplomas, o valor do reembolso das anteditas OSP, certificado pela IGF e trimestralmente disponibilizado, é equivalente ao produto do número de bilhetes vendidos (e efectivamente utilizados) a beneficiários deste regime de subsídio, em viagens ao Continente e entre o Funchal e Ponta Delgada, pelo valor do subsídio referido na Comunicação 2005/C 304/06 antes referida e nas Comunicações



2007/C 108/04 e 2008/C 104/08, publicadas no JOUE de 12/Maio/2007 e de 12/Maio/20073, respectivamente.

10. A certificação das importâncias devidas a título de reembolso, cometida à IGF nos termos do nº 6 do artigo 18º e no nº2 do artigo 28º do Decreto-Lei nº 138/99, de 23/Abr é feita com base nas listagens (pedidos de reembolso), apresentadas pelas transportadoras, com a indicação da quantidade de bilhetes vendidos com desconto e efectivamente utilizados, agrupados por tipo de beneficiários<sup>4</sup> e percurso, e do montante de subsídio solicitado.
11. Em resposta à informação específica solicitada, informa-se que **o encargo pago pelo Estado a título de subsídio ao preço do bilhete e encaminhamentos, com referência ao período entre o início de 2008 e o 1º semestre de 2011, foi o seguinte:**

(€)

ANOS	MESES	SUBSÍDIO	ENCAMINHAMENTOS	TOTAL
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3+4)
2008	Janeiro a Dezembro	10.600.094,14	7.084.986,65	17.685.080,79
2009	Janeiro a Dezembro	10.668.790,72	6.282.703,49	16.951.494,21
2010	Janeiro a Junho	5.406.483,60	2.018.793,00	7.425.276,60
	Julho a Dezembro	6.183.881,75	3.107.089,50	9.290.971,25
2011	Janeiro a Junho	5.456.076,85	2.039.423,60	7.495.500,45
TOTAL		38.315.327,06	20.532.996,24	58.848.323,30

Os valores constantes do quadro supra, suportados pelo Governo da República, através da DGTF, encontram-se já certificados pela IGF, no âmbito das competências de fiscalização que lhe estão cometidas pelo nº 6 do artigo 18º e no nº2 do artigo 28º do Decreto-Lei nº 138/99, de 23/Abr, com exceção dos referentes ao 2º semestre de 2010 e 1º semestre de 2011, cuja análise se encontra em curso. Relativamente ao 2º semestre de 2011 a IGF dispõe apenas de informação provisional enviada pelas empresas TAP e SATA, em Junho de 2011, no montante global de € 9 216 056.

Os encaminhamentos abrangem quer os estudantes e residentes e residentes equiparados, quer aos turistas que se desloquem em viagem de voos regulares nas companhias TAP e Sata Internacional, entre o Continente e a RAA e entre esta e a RAM (Funchal).

<sup>3</sup> Esta Comunicação entrou em vigor a 1/Abr/2007 (nº 5 da Comunicação).

<sup>4</sup> Em quatro grandes grupos: residentes, estudantes, crianças (residentes até 12 anos de idade cuja tarifa é 50% da tarifa dos residentes adultos) e bebés (residentes até 2 anos de idade cuja tarifa é 10% da tarifa dos residentes adultos).





REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
SECRETARIA REGIONAL DA ECONOMIA  
GABINETE DA SECRETÁRIA REGIONAL

Exmo. Senhor  
Presidente da Comissão de Economia e  
de Obras Públicas da  
Assembleia da República  
Palácio de São Bento  
1249 -068 LISBOA

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência	Data
		SAI-GS/2012/ 146	2012.06.08

**ASSUNTO: PEDIDO DE INFORMAÇÃO SOBRE OS TRANSPORTES AÉREOS NA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**

Sobre o assunto em epígrafe, o Governo dos Açores informa V. Ex.<sup>a</sup> do seguinte:

1 a 3 – É entendimento do Governo dos Açores que o estabelecimento de Obrigações de Serviço Público para o transporte aéreo entre os Açores e o Continente e entre os Açores e a Madeira, é um adquirido autonómico que garante que os residentes e os estudantes dos Açores, independentemente da ilha onde residam, tenham acesso, em condições de igualdade, aos tarifários praticados.

Ou seja, para o Governo dos Açores é um pressuposto inalienável que um Açoriano do Corvo pague o mesmo que um Açoriano de São Miguel ou da Terceira nas acessibilidades aéreas ao Continente.

Do mesmo modo, para o Governo dos Açores o modelo de acessibilidades aéreas deve manter as atuais 5 gateways: Ponta Delgada, Lajes, Horta, Santa Maria e Pico, enquanto instrumento potenciador do desenvolvimento dos Açores, em particular das ilhas de Santa Maria e do Pico.

O modelo deve, igualmente, manter a atual política de reencaminhamentos, fator essencial para promoção da coesão de todo o arquipélago dos Açores.



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
SECRETARIA REGIONAL DA ECONOMIA  
GABINETE DA SECRETÁRIA REGIONAL

Estes pressupostos são inalienáveis em qualquer modelo de obrigações de serviço público que venha a ser aplicado aos Açores e constituem a trave mestra do que o Governo dos Açores entende como o melhor serviço público de transporte aéreo para as Açorianas e Açorianos.

Salientamos, ainda, que o modelo tem de assentar em obrigações de serviço público de transporte aéreo, e nunca em moldes que permitam que se verifique o que se registou no caso do transporte aéreo nas ligações do arquipélago da Madeira com o exterior.

Tal como já foi tornado público, o Governo dos Açores considera que este modelo, deve contudo, permitir uma flexibilização das tarifas e das operações, incentivando à abertura das atuais rotas entre o Continente e os Açores a mais operadoras aéreas com esperado benefício para os passageiros ao nível das tarifas por via da atuação das regras da concorrência.

É neste enquadramento que já se considerou junto do Governo da República que no atual modelo podem ser melhorados os seguintes vetores:

- 1) As transportadoras terão de disponibilizar, por percurso, a tarifa máxima económica semi-flexível, a residentes e estudantes, nas ligações com Lisboa e Porto e com o Funchal;
- 2) É, igualmente, proposta uma alteração ao modelo de pagamento do subsídio ao preço do bilhete. O valor do subsídio atribuído pelo Estado passa a ser pago diretamente ao passageiro.
- 3) O valor do subsídio pago a cada passageiro será de 43 euros, por percurso (86 ida e volta), em qualquer uma das Gateways;
- 4) Não será atribuído subsídio quando a tarifa praticada tiver um montante igual ou inferior ao subsídio fixado.
- 5) Está incluída nesta tarifa a taxa de combustível, o que obviará ao aumento das mesmas em reflexo da variação dos combustíveis;
- 6) As transportadoras deverão continuar a garantir disponibilidade de tarifas promocionais em, pelo menos, 10% da capacidade oferecida;
- 7) Relativamente ao número mínimo de frequências:
  - i) a rota Lisboa/Terceira, deve passar a ter, pelo menos, 5 frequências semanais;
  - ii) a rota Porto/Ponta Delgada deve passar a ter, pelo menos, duas frequências semanais diretas durante todo o ano;



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
SECRETARIA REGIONAL DA ECONOMIA  
GABINETE DA SECRETÁRIA REGIONAL

- iii) a rota Porto/Terceira deve passar a ter uma frequência durante todo o ano.
  - iv) as rotas Lisboa/Pico e Lisboa/Santa Maria, devem passar a ter duas frequências semanais, entre a 5.ªfeira e 2.ªfeira.
- 8) Deve ser permitida a subcontratação para o transporte de carga e eliminada a taxa de combustível permitindo a redução do respetivo custo.

4- Há muito que o Governo dos Açores, vem trabalhando soluções que possam contribuir para a melhoria e sustentabilidade do atual modelo de obrigações de serviço público de transporte aéreo. Tem-no feito quer junto das instituições europeias quer junto do Governo da República.

Na verdade, e a título de exemplo, no memorando conjunto dos Governos de Espanha, Portugal e França e das Regiões Ultraperiféricas, assinado em Maio 2010, propõe-se a adoção de outros quadros horizontais específicos, concretamente no âmbito da política comum de transportes, à semelhança dos programas específicos já existentes como o POSEI e o programa de compensação dos custos adicionais da ultraperiferia.

Acresce que, como é igualmente público, o Governo dos Açores tem pronto, desde Agosto de 2011, uma proposta de alteração das Obrigações de Serviço Público para as ligações aéreas entre os Açores e o exterior.

Nessa data, foi manifestado ao Senhor Ministro da Economia, que indicasse um interlocutor para apresentação do trabalho já desenvolvido pelo Governo dos Açores nesta matéria, com o intuito de procederem à análise deste assunto de forma a permitir a descida do atual tarifário aéreo aplicado aos residentes açorianos.

Desde então, e já por diversas vezes, o Governo dos Açores manifestou publicamente ser sua intenção dar início a esse trabalho com a maior brevidade. À exceção da indicação de um interlocutor, a verdade é que, até hoje, não se verificou, da parte do Governo da República, qualquer interesse em proceder à análise da nossa proposta de revisão das Obrigações de Serviço Público. Com efeito, encontramos-nos, ainda, a aguardar a resposta à solicitação de um simples agendamento para uma reunião, efetuado há largos meses.

Como sempre o Governo dos Açores, e de forma responsável tendo em conta o momento que o país atravessa, apresenta uma proposta que não contempla qualquer aumento do



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
SECRETARIA REGIONAL DA ECONOMIA  
GABINETE DA SECRETÁRIA REGIONAL

financiamento público ao transporte aéreo, mas que permite uma redução do custo atual das passagens em cerca de 40 por cento para os residentes.

São alterações que beneficiam os passageiros açorianos e que já podiam estar em vigor, não fosse a ausência de resposta da parte da única entidade que pode efetivamente solicitar a Bruxelas a entrada em vigor da proposta açoriana para revisão das OSP e do Decreto-Lei que as regulamenta.

A ausência de respostas concretas da parte do Governo da República demonstra, até ao momento, que parece não existir vontade política para que este assunto possa ser revolido em favor dos Açorianos.

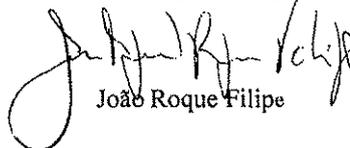
O que, vindo de um Governo da República que já confessou publicamente não saber como descer o tarifário aéreo para os residentes açorianos, só pode ser indiciador de que outros objetivos, que não o interesse público, estão a condicionar a descida do tarifário aéreo para os Açorianos.

5- O processo de privatização da ANA deve assegurar a manutenção do atual modelo de gestão dos aeroportos dos Açores, devendo estar previsto no âmbito do caderno de encargos de privatização da empresa a obrigação de manter o mesmo serviço nos aeroportos dos Açores, bem como, a manutenção do preço constante das taxas aeroportuárias cobradas e a definição e calendarização dos investimentos a executar nos aeroportos da Região sobre a sua gestão.

A gestão dos aeroportos na região pertencente à ANA é uma responsabilidade da República, que terá que continuar a ser assumida pela República, assegurando a manutenção do serviço e a manutenção das taxas aeroportuárias a preços constantes, bem como, os investimentos necessários e planeados para o desenvolvimento destas infraestruturas indispensáveis à mobilidade inter-ilhas dos Açorianos, bem como de e para os Açores.

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Gabinete



João Roque Filipe



REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA  
GOVERNO REGIONAL

SECRETARIA REGIONAL DA CULTURA, TURISMO E TRANSPORTES  
GABINETE DO SECRETÁRIO REGIONAL



**SRT**  
Secretaria Regional da  
Cultura, Turismo e Transportes

SAIDA	PROCESSO(S)	DATA
1354	E/1	2012/05/29

Exmo. Senhor Presidente, da  
Comissão de Economia e de Obras Públicas, da  
Assembleia da República  
Palácio de São Bento,  
1249-068 LISBOA

Sua referência  
246/CEOP

Sua comunicação de  
20/04/2012

Nossa referência

ASSUNTO: PEDIDO DE INFORMAÇÃO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS NA RAM

Conforme solicitado pelo Grupo de Trabalho - Transportes Aéreos para a Madeira e Açores, dessa Comissão, encarrega-me Sua Excelência, a Secretária Regional da Cultura, Turismo e Transportes de transmitir a V. Exa., as respostas desta Secretária, às questões do ofício referido em epígrafe. Assim:

1. *Que balanço é feito à liberalização das rotas aéreas entre o Continente e a Madeira iniciada em 2008 com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 de abril?*

Em termos gerais, cremos que o balanço é positivo. Surgiram mais companhias aéreas a operar nesta rota, e de igual forma, um maior n.º de conexões com o Continente Português, facto que contribuiu para a diminuição da tarifa média praticada por percurso, conforme se poderá verificar no quadro abaixo:

Tarifa Média * FNC- LIS	2008	2011	Tarifa Média * FNC- OPO	2009	2011
Last minute	128,99€	132,72 €	Last minute	161,82€	129,13€
Duas semanas	124,11€	104,22 €	Duas semanas	132,57€	94,24€
Um mês	116,73€	98,80 €	Um mês	111,70€	85,68€
Três meses	97,23€	78,90 €	Três meses	69,32€	71,46€

\* Tarifa média tendo em conta o percurso de ida e volta entre os dois aeroportos.

433646



REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA  
GOVERNO REGIONAL

SECRETARIA REGIONAL DA CULTURA, TURISMO E TRANSPORTES  
GABINETE DO SECRETÁRIO REGIONAL



2. *As alterações realizadas na atribuição do subsídio social de mobilidade foram corretas ou necessitam de aperfeiçoamento?*

Inicialmente o subsídio social de mobilidade ficou estabelecido em 30€ por percurso, valor esse a atribuir ao passageiro residente, com o pressuposto de que a tarifa máxima para o residente e ou estudante, não excederia os 180€ por passagem de ida e volta. Não obstante, aquele limite máximo nunca ficou consagrado na lei, e dado o regime de tarifário praticado, a população madeirense ficou altamente penalizada, colocando em causa o princípio da continuidade territorial, porque, efetivamente, neste momento, não se está a corrigir devidamente as desigualdades estruturais originadas pelo afastamento e pela insularidade. Face ao exposto, a então Secretaria Regional do Turismo e Transportes, solicitou uma revisão e alteração do diploma, o qual previa a atribuição de um subsídio social de mobilidade variável, de modo a atingir os 50% do valor da tarifa. Através da Resolução da Assembleia Legislativa da RAM n.º 10/2009/M, publicada no Diário da República, I Série, n.º 153 de 10/08, foi ainda previsto um subsídio social de mobilidade equivalente a 65% do montante da tarifa, para os passageiros residentes na ilha do Porto Santo. Não obstante, nos últimos dois anos, isto é, desde 2010, tem-se assistido à tendência para o crescimento dos valores tarifários em resultado de três fatores significativos: o custo do combustível, o abrandamento da procura e a redução do número de operadores na rota. Nestas circunstâncias, o subsídio de mobilidade por ser fixo, não tem acompanhado este sobrecusto para a população da RAM. Face ao exposto, continuamos a ser da opinião que a atribuição do subsídio social de mobilidade, necessita de aperfeiçoamento.

3. *Este subsídio de mobilidade deve ser fixo, como acontece atualmente, ou configurar outra modalidade?*

Conforme descrito no ponto anterior, sempre se defendeu que o subsídio social de mobilidade deveria ser variável, no montante de 50% sobre o valor das tarifas aéreas, devendo existir ainda uma majoração para acolher as situações particulares dos estudantes, dos residentes na ilha do Porto Santo e de todos aqueles que se deslocam ao continente português por questões de saúde.

4. *Sabendo que o subsídio de mobilidade não satisfaz os estudantes, uma vez que não conseguem marcar com antecedência e viajam em épocas de grande tráfego nestas rotas, que alterações propõem?*

Relativamente à questão dos estudantes e também dos cidadãos, que por motivos de saúde se deparam com a necessidade de deslocação ao



REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA  
GOVERNO REGIONAL

SECRETARIA REGIONAL DA CULTURA, TURISMO E TRANSPORTES  
GABINETE DO SECRETÁRIO REGIONAL



**SRT**  
Secretaria Regional da  
Cultura, Turismo e Transportes

continente português, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira, elaborou recentemente a Resolução n.º 19/2012/M, a qual concretiza, uma de entre muitas outras propostas de alteração ao Decreto-Lei n.º 66/2008, de 10 de agosto, tratando-se de uma proposta de Lei à Assembleia da República, documento publicado no Diário da República, I Série, n.º 61, de 26 e março de 2012. A este propósito, também esta Secretaria enviou ao Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, em janeiro do corrente ano, um ofício solicitando, por um lado, a atualização do subsídio social de mobilidade, e por outro, a garantia de 3 viagens anuais, para estudantes, doentes e acompanhantes, cujo custo total a pagar pelo passageiro após dedução do subsídio, não excedesse os 200€ para os dois percursos.

5. *Estando a ser analisada a privatização da TAP, que medidas propõem para que seja salvaguardado o princípio da continuidade territorial?*

Como é do conhecimento de todos, a Região Autónoma da Madeira não possui uma companhia de bandeira, ao contrário daquilo que acontece com a SATA para a Região Autónoma dos Açores. Neste sentido, com a privatização da TAP, devem obviamente ficar asseguradas uma série de ligações mínimas aéreas entre o Continente Português e o Funchal, e entre o Continente Português e o Porto Santo, de forma a garantir o princípio da continuidade territorial.

6. *Que medidas propõem para que seja potenciada a criação de novas rotas para a Madeira com escala em Portugal Continental?*

Quanto às novas rotas via Continente Português, cremos que esse cenário não é suficiente para potenciar os objetivos pretendidos pela RAM, pelo que, deve reforçar-se também o montante das verbas por percurso, de forma a promover voos diretos sem escala. As campanhas desenvolvidas pelos próprios aeroportos devem ser apoiadas, através do Fundo de Apoio a Novas Rotas Aéreas, no sentido de serem atraídas novas operações slot.

7. *Que soluções podem ser delineadas e implementadas para evitar os problemas de dupla insularidade e os acrescidos encargos exigidos a quem reside na ilha do Porto Santo, quando pretende viajar entre o Porto Santo e o Continente?*

No que concerne aos problemas de dupla insularidade para quem reside no Porto Santo, cremos que a sua minimização passa pela revisão das condições constantes do contrato de concessão da ligação aérea Madeira-Porto Santo. Essa revisão deveria incluir a conciliação de frequências e horários dos voos provenientes, por exemplo, do Porto e de Lisboa. Além disso, deveria ainda ser equacionada a "inversão" da ligação Funchal-Porto Santo, de forma que pernitando a aeronave naquela ilha, permitisse à população do Porto Santo



REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA  
GOVERNO REGIONAL

SECRETARIA REGIONAL DA CULTURA, TURISMO E TRANSPORTES  
GABINETE DO SECRETÁRIO REGIONAL



evitar viajar para o Funchal no dia anterior, e assim reduzir os custos associados a essa deslocação.

8. *As taxas praticadas nos aeroportos da Madeira e do Porto Santo pela ANAM, são ou não um fator de agravamento do custo final das viagens dos residentes e dos turistas?*

O preço de uma viagem depende de vários fatores e as companhias aéreas disponibilizam diferentes tipos de tarifas, das mais baixas e mais restritivas, às mais elevadas e menos restritivas. Assim, a tarifa da companhia aérea é apenas uma das componentes do custo final de uma viagem, existindo ainda a sobretaxa de combustível, a taxa aeroportuária e eventualmente outras taxas e/ou comissões, como no caso de o bilhete ser emitido por uma agência de viagem.

No 2º trimestre de 2012, a sobretaxa de combustível está fixada em 36€ por percurso entre o Continente Português e as Regiões Autónomas, de acordo com a informação disponibilizada pelo INAC. Já no que concerne às taxas aeroportuárias, indicamos abaixo algumas das taxas praticadas na presente data pela ANAM, lembrando que a receita dos aeroportos só acontece enquanto aeroporto de partida. Vejamos:

	Aeroporto de Partida	Taxa aeroportuária	Aeroporto de Chegada	Receita da ANAM
	(A)	(B)	(C)	(D)
1)	Funchal	14,69 €	Porto Santo	14,69 €
2)	Porto Santo	14,69 €	Funchal	14,69 €
1) + 2)	Soma	29,38 €		29,38 €
1) - 2)	Diferença entre taxas	0,00 €		

	Aeroporto de Partida	Taxa aeroportuária	Aeroporto de Chegada	Receita da ANAM
	(A)	(B)	(C)	(D)
1)	Funchal a)	20,55 €	Lisboa/Porto/Faro	20,55 €
2)	Lisboa/Porto/Faro	13,64 €	Funchal	-
1) + 2)	Soma	34,19 €		20,55 €
1) - 2)	Diferença entre taxas	6,91 €		

a) Taxa igual para qualquer destino no espaço Schengen



REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA  
GOVERNO REGIONAL

SECRETARIA REGIONAL DA CULTURA, TURISMO E TRANSPORTES  
GABINETE DO SECRETÁRIO REGIONAL



**SRT**  
Secretaria Regional da  
Cultura, Turismo e Transportes

	Aeroporto de Partida	Taxa aeroportuária	Aeroporto de Chegada	Receita da ANAM
	(A)	(B)	(C)	(D)
1)	Funchal b)	25,81 €	Gatwick	25,81 €
2)	Lisboa	17,36 €	Gatwick	-
1) - 2)	Diferença entre taxas	8,45 €		25,81 €

*b) Taxa igual para qualquer destino no espaço Não Schengen*

Por vezes, a comparação com outros aeroportos não nacionais, não é de todo correta, pois os regimes de exploração poderão não ser comparáveis. Por exemplo, em alguns aeroportos, as questões relacionadas com a segurança são asseguradas pelo Estado.

Face aos valores apresentados, veja-se o peso da taxa aeroportuária relativamente à Tarifa Média, indicada na resposta à questão 1:

Tarifa Média * FNC- LIS	2011
Last minute	15,5%
Duas semanas	19,7%
Um mês	20,8%
Três meses	26,0%

Tarifa Média * FNC - OPO	2011
Last minute	15,9%
Duas semanas	21,8%
Um mês	24,0%
Três meses	28,8%

As taxas praticadas nos aeroportos da Madeira e do Porto Santo pela ANAM, foram efetivamente aumentadas e duplicadas até 2005, em resultado de uma decisão da UE que atribuiu um apoio a fundo perdido, através do Fundo Coesão, porque, o Estado Português não considerou o Aeroporto da Madeira uma infraestrutura de interesse nacional, havendo assim necessidade de assegurar o seu financiamento.

9. *Que solução será encontrada para a concessão e exploração dos aeroportos da Madeira e do Porto Santo, com a privatização da ANA que participa maioritariamente no capital da ANAM?*

No atual contexto em que se perspetiva a privatização da ANA, a concessão da exploração dos aeroportos da RAM, está a ser acompanhada com



REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA  
GOVERNO REGIONAL

SECRETARIA REGIONAL DA CULTURA, TURISMO E TRANSPORTES  
GABINETE DO SECRETÁRIO REGIONAL



particular acuidade. O contrato de concessão não está particularmente em causa nesta situação, mas sim a participação da RAM no capital da ANAM. Neste sentido, a RAM continua a aguardar pela resposta do Estado português à questão colocada quanto ao tratamento que a ANAM terá na privatização da ANA.

De qualquer forma, cremos ser importante realçar a cooperação estrita que a ANAM e ANA mantêm, sendo também este um fator importante no sucesso da exploração dos aeroportos.

Com os melhores cumprimentos.

A CHEFE DE GABINETE

Raquel França

-/CL.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
COMISSÃO PERMANENTE DE ECONOMIA

Exmo. Senhor

Presidente da Comissão de Economia e  
de Obras Públicas da Assembleia da  
República

324531-05-12

Ponta Delgada, 30 de Maio de 2012

**ASSUNTO: PEDIDO DE INFORMAÇÃO SOBRE OS TRANSPORTES  
ÁEREOS NA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**

---

Em resposta ao vosso ofício datado de 20 de Abril, e na sequência da reunião da Comissão Permanente de Economia, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, realizada no dia 30 de Maio, relativamente às questões colocadas por V. Exa. cumpre-me informar o seguinte:

1. Embora o atual modelo de transporte aéreo, com Obrigações de Serviço Público nas rotas entre o Continente e os Açores e entre este arquipélago e o Funchal, possa não satisfazer na plenitude a mobilidade dos residentes e dos turistas, importa não esquecer que foi com estas que foi possível garantir, aos residentes e estudantes, acesso em condições de igualdade, independentemente da ilha onde residem, aos tarifários praticados, incluindo os reencaminhamentos.
2. O atual modelo de transportes aéreos deverá ser flexibilizado de forma a poder incentivar a entrada de novos operadores, permitindo por essa via o aumento da concorrência, garantindo contudo que as ligações do Continente às ilhas do Pico e de Santa Maria passem para duas ligações semanais e que a ligação Porto-Terceira passe a efetuar-se durante todo o ano. Deverá também ser prevista a atribuição do subsídio ao preço do bilhete diretamente ao passageiro, reviste o impacto da taxa de combustível no preço final da passagem e ser permitida a subcontratação para o transporte de carga.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
COMISSÃO PERMANENTE DE ECONOMIA

3. O conceito de "liberalização" não joga com a definição de obrigações de serviço público. Se se entender por "liberalização contratualizada" o abrir o mercado a mais concorrência, sem pôr em causa o observado nos pontos 1 e 2, então nada temos a opor.
4. São várias as iniciativas da Região, quer no âmbito das instituições europeias, quer junto do Governo da República. No primeiro caso, relembramos o Memorando Conjunto dos Governos de Espanha, Portugal, França e das Regiões Ultraperiféricas, de Maio de 2010, no qual se propõe a adoção de medidas específicas, concretamente no âmbito da política comum de transportes, à semelhança dos programas específicos já existentes, como o POSEI e o programa de compensação dos custos adicionais da ultraperiferia. No segundo caso, é público que o Governo Regional apresentou ao Governo da República, em Agosto passado, uma proposta para alteração das Obrigações de Serviço Público para as ligações aéreas entre a Região e o Exterior, tendo o Governo da República, desde então, apenas, indicado um interlocutor, sem contudo se ter concretizado qualquer reunião.
5. Com a privatização da ANA deverá ser assegurado que a nova gestão, pós-privatização, assuma, por imposição do caderno de encargos, a responsabilidade da República relativamente à manutenção do serviço e à manutenção das taxas aeroportuárias a preços constantes e ainda, garanta os investimentos necessários ao desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias que, na Região, são pela República hoje tuteladas. Relembramos ainda que esta Comissão, em relatório de 30 de Junho de 2009, se pronunciou sobre a proposta de Lei de bases da Concessão, tendo, na generalidade, deliberado por maioria nada ter a opor, tendo posteriormente sido aprovada, pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, a Resolução n.º 17/2011/A, de 8 de julho, no sentido de que "os custos com os aeroportos dos Açores da responsabilidade da ANA, não sejam, direta ou indiretamente, suportados pela Região Autónoma dos Açores ou pelos Açorianos ...".



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
COMISSÃO PERMANENTE DE ECONOMIA

A presente resposta foi aprovada por maioria, com os votos a favor do PS e os votos contra do PSD, do CDS/PP e do BE. O BE apresentou declaração de voto que se anexa.

Esperando que os nossos contributos sejam úteis ao Grupo de Trabalho criado no seio da Comissão presidida por vossa Exa., ficamos ao vosso dispor.

Com os melhores cumprimentos, e elevada consideração,

---

O Presidente da Comissão

*José de Sousa Rego*  
\_\_\_\_\_  
(José de Sousa Rego)



Grupo Parlamentar  
Bloco de Esquerda  
Açores



Exmo Sr. Presidente da Comissão de Economia

O Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda/Açores (BE/Açores) vem, por este meio, apresentar a **declaração de voto** relativamente ao documento **El1761/2012**, "Pedido de Informação sobre os Transportes aéreos na Região Autónoma dos Açores", ofício datado de 20 de Abril, e na sequência da reunião da Comissão Permanente de Economia, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

O BE/Açores defende o serviço público para as ligações aéreas entre os Açores e o exterior. No entanto, os preços praticados pela TAP e pela SATA, com o consentimento do Governo Regional, têm tornado a mobilidade de muitos Açorianos incomportável. Desta forma, entendemos que é absolutamente necessário encontrar respostas para que o valor cobrado das tarifas aéreas baixe, visto que são unanimemente consideradas um factor de estrangulamento da economia regional. Mas estas respostas não podem ser dadas sem que haja uma avaliação integrada das soluções apresentadas e que a sua discussão tenha em conta as especificidades da Região Autónoma. Nomeadamente, elas devem dar a todos os Açorianos a garantia de acesso às tarifas reduzidas praticadas independentemente da ilha em que habitam, que as modificações operadas conduzam efectivamente à redução e não, ao invés, a uma redução anunciada que depois resulta num efectivo aumento das tarifas, e que permaneça o direito à mobilidade através do serviço público de transportes para todos os Açorianos.

Relativamente à ANA, sublinhamos que a privatização é um erro político e económico. Ocorrendo essa privatização, deve ser assegurado "por imposição do caderno de encargos, a responsabilidade da República relativamente à manutenção do serviço e taxas aeroportuárias a preços constantes e ainda, garanta os investimentos necessários ao desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias que na Região são hoje tuteladas pela República", tal como refere o ponto 5 do documento em análise e é objecto da Resolução nº 17/2011/A, aprovada na Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

Pelo Grupo Parlamentar do BE/Açores,

Angra do Heroísmo, 31 de Maio de 2012

*José Manuel Cordeiro*



REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA  
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA

2ª Comissão Especializada Permanente de Economia, Finanças e Turismo

**PEDIDO DE INFORMAÇÃO**

**SOBRE TRANSPORTES AEREOS NA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA**

1. **Que balanço é feito à liberalização das rotas aéreas entre o Continente e a Madeira iniciada em 2008 com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 de abril?**

O processo de liberalização dos serviços aéreos entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira assentou nos princípios de uma maior flexibilização do mercado, potenciando a procura do destino Madeira por parte do mercado interno e externo através de um maior n.º de conexões, um incremento das companhias aéreas a operar nesta rota e a oferta de preços mais competitivos com a diminuição da tarifa média praticada por percurso.

No entanto, após o início da liberalização e até ao período de Inverno da IATA de 2008/2009 assistimos a um lamentável abuso por parte da companhia pública nacional TAP que aumentou significativamente as tarifas, beneficiando de uma situação de monopólio, que criou entraves à livre mobilidade dos cidadãos dentro do território nacional. Este exemplo de conduta preocupa este Parlamento, pois se tal situação voltar a acontecer os Madeirenses e Portossantenses poderão ser novamente vítimas desta política abusiva.

Situação que apenas foi regularizada a partir de Outubro de 2008 com um aumento da oferta nas ligações resultante da entrada de novas companhias aéreas, o que permitiu o surgimento de preços inferiores aos até aí praticados, o que resultou em manifesto benefício, quer para os cidadãos residentes no arquipélago, quer para a atividade turística, fortemente dependente das ligações aéreas para o seu bom desempenho.



O actual modelo de liberalização precisa de ser corrigido, no que respeita à protecção dos residentes e de alguns grupos especiais, casos dos estudantes, dos cidadãos com necessidades de deslocação por motivos de saúde. Também seria desejável encontrar uma tarifa estável e competitiva para os atletas, as equipas e os agentes desportivos, capaz de assegurar a mobilidade e o princípio da continuidade territorial no desporto nacional.

**2. As alterações realizadas na atribuição do subsídio social de mobilidade foram corretas ou necessitam de aperfeiçoamento?**

No pressuposto que o subsídio social de mobilidade ficou estabelecido em 30€ por percurso, valor esse a atribuir ao passageiro residente, com base na tarifa média máxima para o residente e ou estudante não excederia os 180€ por passagem de ida e volta. No entanto, tal limite máximo nunca ficou consagrado na lei, e dado o regime de tarifário praticado, a população madeirense ficou penalizada. Assim importa aperfeiçoar a atribuição do subsídio de mobilidade de acordo com a proposta apresentada pela Assembleia Legislativa da Madeira, através do projecto de resolução que propõe a actualização do subsídio atribuído ao cidadão residente, estudante ou residente equiparado, fixando-se o valor em 78€, em vez dos actuais 60€, com base nos pressupostos iniciais e de acordo com a tarifa média actual.

**3. Este subsídio de mobilidade deve ser fixo, como acontece atualmente, ou configurar outra modalidade?**

Deve ser consensual que o actual subsídio de mobilidade é insuficiente.

A possibilidade do subsídio ser variável é interessante, pelo que deve ser estudado o impacto financeiro da aplicação do mesmo no Orçamento de Estado. O facto de o subsídio de mobilidade ser fixo permite, de imediato e à priori, um conhecimento do valor que será recebido pelo passageiro residente.

É de salientar que o período em que vigora este modelo de ligações aéreas liberalizadas mostrou – e os números comprovam-no – que o Estado português foi o único beneficiário. Isto porque, é demonstrável que os montantes despendidos por aquele a título de “subsídio de mobilidade” aos cidadãos residentes na RAM nos períodos anteriores à liberalização correspondem a sensivelmente o dobro daqueles que anualmente vêm sendo despendidos pelo Estado para esse mesmo efeito, após a liberalização.

**4. Sabendo que o subsídio de mobilidade não satisfaz os estudantes, uma vez que não conseguem marcar com antecedência e viajam em épocas de grande tráfego nestas rotas, que alterações propõem?**

A realidade dos estudantes não foi infelizmente acautelada neste processo de liberalização, pelo que esta Assembleia aprovou uma proposta de alteração ao Decreto-lei nº66/2008 de 9 de Abril, através da resolução nº 19/2012/M, que concretiza uma proposta de Lei à Assembleia da República que consiste em atribuir um subsídio complementar por cada viagem de ida e volta, por forma a garantir ao passageiro um encargo máximo de 200€ para 3 viagens por ano para os estudantes madeirenses deslocados da Região.

**5. Estando a ser analisada a privatização da TAP, que medidas propõem para que seja salvaguardado o princípio da continuidade territorial?**

No quadro de uma privatização da TAP, importa garantir que o Estado tem de acautelar cláusulas de salvaguarda para a mobilidade dos cidadãos da RAM. Neste sentido, com a privatização da TAP, devem obviamente ficar asseguradas uma série de ligações mínimas aéreas entre o Continente Português e o Funchal, e entre o Continente Português e o Porto Santo, de forma a garantir o princípio da continuidade territorial.

**6. Que medidas propõem para que seja potenciada a criação de novas rotas para a Madeira com escala em Portugal Continental?**

O apoio a novas rotas entre a Madeira e Portugal Continental deve ser efetuado através da criação de apoios específicos à introdução de novas companhias aéreas, em especial pelas companhias de low cost, de forma a potenciar uma maior concorrência nas respectivas rotas.

**7. *Que soluções podem ser delineadas e implementadas para evitar os problemas de dupla insularidade e os acrescidos encargos exigidos a quem reside na ilha do Porto Santo, quando pretende viajar entre o Porto Santo e o Continente?***

Para obviar à evidente dupla penalização à que estão sujeitos os cidadãos portugueses residentes na ilha do Porto Santo importa também garantir a possibilidade de um "bilhete corrido" o qual resultaria de um entendimento entre as companhias que operam nas rotas Funchal- Portugal Continental e a operadora da linha Porto Santo – Funchal, para que os cidadãos, residentes no Porto Santo, quando desejassem deslocar-se entre aquela ilha e o continente português, tivessem a possibilidade de pagar um bilhete "integrado" com as quatro conexões a realizar (exemplo Porto Santo – Funchal – Lisboa – Funchal – Porto Santo).

Bem como, a revisão das condições constantes do contrato de concessão da ligação aérea Madeira-Porto Santo. Essa revisão deveria incluir a conciliação de frequências e horários dos voos provenientes, por exemplo, do Porto e de Lisboa.

**8. *As taxas praticadas nos aeroportos da Madeira e do Porto Santo pela ANAM, são ou não um fator de agravamento do custo final das viagens dos residentes e dos turistas?***

Entendemos que qualquer redução nas taxas seriam desejáveis, no entanto importa realçar que as obrigações a que estão sujeitas a exploração do Aeroporto Internacional da Madeira são penalizadoras para atingir tal objectivo.

As taxas aeroportuárias no Porto Santo devem ser obrigatoriamente diferenciadas em relação à Madeira, com uma discriminação positiva face à necessidade de dinamização da economia local, bem como um factor atenuante da condição de dupla insularidade que afecta os cidadãos do Porto Santo.

Infelizmente o modelo que imposto de construção e exploração do Aeroporto da Internacional da Madeira obriga à liquidação de todo o passivo, através da exploração comercial da operação aeroportuária, ao contrário do que ocorreu e ocorre nas obras e nas infraestruturas da responsabilidade do Estado. Por isso, as taxas praticadas nos aeroportos da Madeira e do Porto Santo pela ANAM, foram efetivamente aumentadas

e duplicadas até 2005, porque o Estado Português não considerou o Aeroporto da Madeira uma infraestrutura de interesse nacional.

O Estado deveria assumir a sua responsabilidade financeira nesta infraestrutura nas mesmas condições que beneficiou a Região Autónoma dos Açores e assumir uma política de convergência das taxas aeroportuárias no todo nacional, bem como, poderá ser estudada a prorrogação do prazo de concessão e exploração do aeroporto da Madeira à ANAM ou a outra concessionária por um período que permita renegociar as dívidas financeiras, tendo como contrapartida a garantia da redução das taxas aeroportuárias.





## PEDIDO DE INFORMAÇÃO SOBRE OS TRANSPORTES AÉREOS NA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

### 1. Que balanço é feito à liberalização das rotas aéreas entre o Continente e a Madeira, iniciada em 2008 com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º66/2008 de 9 de Abril?

Julgamos que a liberalização foi positiva e veio, por conseguinte, favorecer o destino. Não obstante, importa reter que o recente abandono da Sata provocou, de imediato, uma subida no preço das outras duas companhias aéreas. Também estamos a registar uma significativa redução do número de ligações aéreas entre o continente e a RAM, o que reduz as opções de voo quer para os residentes, quer para os turistas. Fica assim provado que a liberalização terá tanto mais efeitos positivos quanta a concorrência que a linha tiver. Assim, deve ser prioridade das entidades responsáveis a criação de condições para a efetiva concorrência entre operadores nas linhas com destino ou origem no Funchal e introduzir alguns critérios reguladores. Perante a redução do número de passageiros transportados, corremos o risco de haver, por um lado, um significativo agravamento do preço da passagem e, por outro, uma redução do número de frequências. É necessário garantir que os referidos critérios reguladores possam limitar estes efeitos negativos. Todos (residentes e operadores do sector do turismo) teríamos muito a ganhar.

### 2. As alterações realizadas na atribuição do subsídio social de mobilidade foram correctas ou necessitam de aperfeiçoamento?

Foram as mais corretas. Passada a fase inicial em que os utentes não estavam preparados para realizar os procedimentos necessários para obter o reembolso, cremos não haver queixas nesse domínio. Contudo, tendo em conta que este valor é manifestamente reduzido face ao preço final das passagens aéreas, deve ser revisto por forma a salvaguardar o princípio da continuidade territorial. Não é aceitável que um residente tenha de pagar, nalguns casos, cerca de 400€/500€ para fazer uma viagem de ida e volta ao continente português (embora seja certo que existam também outras tarifas para quem marque com maior antecedência).

Estes valores, para além, de se tomarem inviáveis para muitas famílias, acabam por cortar as relações comerciais entre empresas da Madeira e empresas do continente português ou tornando-as demasiado onerosas, numa altura em que as empresas estão, por força da austeridade que a Região vive, condenadas a reduzir os custos de funcionamento ao mínimo indispensável. O subsídio social de mobilidade tem de ser significativamente aumentado, sob risco de se criarem importantes barreiras à deslocação das famílias e estudantes ao continente português, bem como barreiras à concretização de negócios por parte de empresas da RAM, no continente. É também fundamental que, para o cálculo de atribuição do subsídio social de mobilidade, se tenha em consideração, não só a passagem aérea, mas também as taxas aeroportuárias dada a relevância que estas assumem no preço final da viagem.





**3. Este subsídio de mobilidade deve ser fixo, como acontece actualmente, ou configurar outra mobilidade?**

Julgamos que o subsídio fixo por via de reembolso, conforme implementado, é o mais correto. Contudo, com a subida generalizada de todas as taxas associadas, entendemos que o valor do subsídio deveria ser aumentado significativamente e atualizado com regularidade, de acordo com o valor da passagem aérea bem como com o valor das taxas aeroportuárias, de forma a não penalizar tanto os residentes na Madeira. O mesmo poderia ser configurado em vários escalões.

**4. Sabendo que o subsídio de mobilidade não satisfaz os estudantes, uma vez que não conseguem marcar com antecedência e viajam em épocas de grande tráfego nestas rotas, que alterações propõem?**

Em casos devidamente comprovados, a atribuição de um subsídio de mobilidade maior, até um determinado teto máximo, indexado ao valor das passagens aéreas (ex: se pagam acima de X por trajeto, teriam direito a Y adicional).

**5. Estando prevista a privatização da TAP, que medidas propõem para que seja salvaguardado o princípio da continuidade territorial?**

As autoridades com responsabilidade nos sectores dos Transportes e Turismo devem desenvolver uma estratégia que permita manter ou melhorar o nível de serviço que hoje existe nas linhas onde a TAP opera. Uma hipótese pode ser fazer constar no acordo de privatização a manutenção da rota com X frequências diárias, eventualmente, em número diferente, caso se trate do Verão ou Inverno IATA. O número de frequências que a TAP deve assegurar também importa considerar as épocas de maior fluxo (Natal, fim de ano, etc.), exigindo-se assim, nessas épocas, um número acrescido de frequências. Em suma, é necessário assegurar o princípio da continuidade territorial, com a obrigatoriedade de existência de, pelo menos, um número de escalas mínimas diárias, a preços de mercado.

**6. Que medidas propõem para que seja potenciada a criação de novas rotas para a Madeira com escala em Portugal Continental?**

Sugerimos o *stop over* de voos TAP do Brasil, da Rússia e outros mercados emergentes para o destino Madeira, tal como acontece com voos da Venezuela. Um plano conjunto com a ANA e ANAM para que o aeroporto da Madeira seja muito concorrencial para este tipo de voos ou escalas pode ser uma alternativa ao tradicional recurso à subsidiação das companhias aéreas.

É fundamental a retoma da ligação da Madeira às principais capitais e aeroportos da Europa, uma vez que atualmente apenas se mantém a ligação a Londres. Desde que a TAP criou o *Hub* Lisboa o turismo da Madeira sofreu quebras drásticas de passageiros, constatando-se que a Região está cada vez mais dependente dos operadores turísticos.

Propomos o abandono da lógica do subsídio aos operadores e em alternativa a aposta na promoção forte e maciça do destino junto do consumidor final, para que seja este a potenciar o interesse pelo aparecimento e posterior sustentabilidade da rota.





**7. Que soluções podem ser delineadas e implementadas para evitar os problemas de dupla insularidade e os acrescidos encargos exigidos a quem reside na ilha do Porto Santo, quando pretende viajar entre o Porto Santo e o Continente?**

É um problema de difícil solução, atenta a dimensão da procura, o que não permite economias de escala via utilização de aviões com maior dimensão. Não vislumbramos outra alternativa que não passe pelo duplo subsídio, também por via de reembolso. O "quantum" do mesmo deve ser ajustado, de forma a que os residentes no Porto Santo não sejam prejudicados em virtude da "dupla descontinuidade" territorial.



**8. As taxas praticadas nos aeroportos da Madeira e do Porto Santo pela ANAM, são ou não um factor de agravamento do custo final das viagens dos residentes e dos turistas?**

São, sem qualquer dúvida. Temos permanentemente queixas de todos os operadores nesse sentido. Em destinos concorrentes, as taxas são muito menos onerosas e a tendência é continuarem a baixá-las (ex: Canárias - as taxas aeroportuárias desceram em 2011 e tiveram uma subida de 15% do número de passageiros nos seus aeroportos. Não se pode concluir que o efeito foi direto, mas certamente, terá tido importante influência.)

Sabendo-se hoje que os proveitos dos aeroportos advêm, cada vez mais, do aluguer de espaços comerciais e de espaços para publicidade, a redução das taxas certamente que não iria resultar numa redução na mesma proporção dos seus proveitos, pois aqueles que resultam do aluguer de espaços comerciais, bem como, de espaços publicitários, seriam potenciados pelo maior número de passageiros.

Salientamos que os aeroportos da região Autónoma da Madeira são os únicos com taxas diferenciadas em Portugal, não se compreendendo o motivo pelo qual as taxas são mais elevadas.

Para o turismo, se o diferencial de taxas num *package* é atenuado, no atual modelo de venda desconsolidada, o valor mais alto das taxas é bastante visível e torna-se um fator negativo para a competitividade do destino.

Lisboa, 19 de Junho de 2012







CCIA

**CÂMARA DO COMÉRCIO E INDÚSTRIA DOS AÇORES**

Rua Ernesto do Canto, 13 • 9504 - 531 Ponta Delgada  
Telef. + 351 - 296 305 000 • Fax + 351 - 296 305 050  
Contribuinte N.º 512 021 260

Exmo. Senhor  
Presidente da Comissão de Economia e de  
Obras Públicas da Assembleia da República  
Palácio de S. Bento  
1249-068 LISBOA

N/Ref.:2012/4841

PONTA DELGADA, 2012/05/22

**Assunto:** TRANSPORTES AÉREOS NA RAA

Relativamente ao solicitado, junto se envia a V. Exa. a informação desta Câmara sobre o assunto mencionado em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos

O Secretário Geral

*Mário Jorge Correia Custódio*

Mário Jorge Correia Custódio



**CÂMARA DO COMÉRCIO E INDÚSTRIA DOS AÇORES**

Rua Ernesto do Canto, 13 • 9504 - 531 Ponta Delgada  
Telef. + 351 - 296 305 000 • Fax + 351 - 296 305 050  
Contribuinte N.º 512 021 260

**TRANSPORTES AÉREOS NA RAA**

**1. O atual sistema de transportes aéreos, com obrigações de serviço público nas rotas entre o Continente e os Açores satisfaz a mobilidade dos residentes e o turismo do Arquipélago?**

Satisfaz mal (em preço) a mobilidade dos residentes e não satisfaz, de todo, o interesse do turista que compõe o seu pacote de férias.

**2. Caso a resposta à questão anterior seja negativa, que alterações propõem?**

No mínimo, para reduzir tarifas, aumentar o limiar obrigatório de disponibilidade de lugares de 75% para 85%; reduzir o número de *gateways* e permitir maior flexibilidade tarifária.

A redução do número de *gateways* pressupõe que sejam garantidos mecanismos essenciais para o aumento da acessibilidade destas ilhas, quer em número de voos, quer na redução drástica do preço nas viagens inter-ilhas.

**3. A liberalização contratualizada poderá ser uma alternativa?**

É necessário definir o que se entende por "liberalização contratualizada". Neste momento, há uma situação de monopólio efetivo contratualizado, com resultados negativos.

**4. Quais as iniciativas desenvolvidas no sentido de melhorar o atual sistema?**

Esta Câmara tem vindo a propor que seja ensaiado o processo de liberalização de uma rota com a admissão de outra companhia (*low-cost*)

**5. Com a privatização da ANA no horizonte, considera que deva ser introduzida alguma alteração no atual sistema de gestão dos aeroportos dos Açores ou, pelo contrário, que deverá manter-se exatamente como está?**

É necessário salvaguardar a gestão do sistema de aeroportos dos Açores, que passa nomeadamente pela redefinição interna desta política, pois existem três aeroportos geridos pela ANA (Santa Maria, S. Miguel e Horta); um gerido pela ANA e SATA (Flores); um gerido pelo Governo Regional (Lages) e os restantes pela SATA.



Exmo. Senhor  
Presidente da Comissão Parlamentar  
de Economia e Obras Públicas  
Dr. Luís Campos Ferreira  
Assembleia da República  
Palácio São Bento  
1249-068 Lisboa

REF.: 2012 / 9462      Data: 2012/05/29

**ASSUNTO:** Transportes aéreos na Região Autónoma da Madeira

Exmo. Senhor,

Na sequência do Vosso pedido efectuado através do ofício n.º 245/CEOP, abaixo remetemos as respostas da Associação Comercial e Industrial do Funchal – Câmara de Comércio e Indústria da Madeira, face às questões colocadas relativamente ao assunto em epígrafe:

- 1. Que balanço é feito à liberalização das rotas aéreas entre o Continente e a Madeira, iniciada em 2008 com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 66/2008 de 9 de Abril?**

Julgamos que a liberalização foi positiva e veio, por conseguinte, favorecer o destino. Não obstante, importa referir que o recente abandono da Sata provocou, de imediato, uma subida no preço das outras duas companhias aéreas. Também estamos a registar uma significativa redução do número de ligações aéreas entre o continente e a RAM, o que reduz as opções de voo quer para os residentes, quer para os turistas. Fica assim provado que a liberalização terá tanto mais efeitos positivos quanta a concorrência que a linha tiver. Assim, deve ser prioridade das entidades responsáveis a criação de condições para a efectiva concorrência entre operadores nas linhas com destino ou origem no Funchal e introduzir alguns critérios reguladores. Perante a redução do número de passageiros transportados, corremos o risco de haver, por um lado, um significativo agravamento do preço da passagem e, por outro, uma redução do número de frequências. É necessário garantir que os referidos critérios reguladores possam limitar estes efeitos negativos. Todos (residentes e operadores do sector do turismo) teríamos muito a ganhar.

- 2. As alterações realizadas na atribuição do subsídio social de mobilidade foram correctas ou necessitam de aperfeiçoamento?**

Foram as mais correctas. Passada a fase inicial em que os utentes não estavam preparados para realizar os procedimentos necessários para obter o reembolso, cremos não haver queixas nesse domínio. Contudo, tendo em conta que este valor é manifestamente reduzido face ao preço final das passagens aéreas, deve ser revisto por forma a salvaguardar o princípio da continuidade territorial. Não é aceitável que um residente tenha de pagar, nalguns casos, cerca de 400€/500€ para fazer uma viagem de ida e volta ao continente português (embora seja certo que existem também outras tarifas para quem marque com maior antecedência).

Estes valores, para além, de se tornarem inviáveis para muitas famílias, acabam por cortar as relações comerciais entre empresas da Madeira e empresas do continente português ou tomando-as demasiado onerosas, numa altura em que as empresas estão, por força da austeridade que a Região vive, condenadas a reduzir os custos de funcionamento ao mínimo indispensável. O subsídio social de mobilidade tem de ser significativamente aumentado, sob risco de se criarem importantes barreiras à deslocação das famílias e estudantes ao continente português, bem como barreiras à concretização de negócios por parte de empresas da RAM, no continente. É também fundamental que, para o cálculo de atribuição do subsídio social de mobilidade, se tenha em consideração, não só a passagem aérea, mas também as taxas aeroportuárias dada a relevância que estas assumem no preço final da viagem.

**3. Este subsídio de mobilidade deve ser fixo, como acontece actualmente, ou configurar outra mobilidade?**

Julgamos que o subsídio fixo por via de reembolso, conforme implementado, é o mais correcto. Contudo, com a subida generalizada de todas as taxas associadas, entendemos que o valor do subsídio deveria ser aumentado significativamente e actualizado com regularidade, de acordo com o valor da passagem aérea bem como com o valor das taxas aeroportuárias, de forma a não penalizar tanto os residentes na Madeira. O mesmo poderia ser configurado em vários escalões.

**4. Sabendo que o subsídio de mobilidade não satisfaz os estudantes, uma vez que não conseguem marcar com antecedência e viajam em épocas de grande tráfego nestas rotas, que alterações propõem?**

Em casos devidamente comprovados, a atribuição de um subsídio de mobilidade maior, até um determinado tecto máximo, indexado ao valor das passagens aéreas (ex: se pagam acima de X por trajecto, teriam direito a Y adicional).

**5. Estando prevista a privatização da TAP, que medidas propõem para que seja salvaguardado o princípio da continuidade territorial?**

As autoridades com responsabilidade nos sectores dos Transportes e Turismo devem desenvolver uma estratégia que permita manter ou melhorar o nível de serviço que hoje existe nas linhas onde a TAP opera. Uma hipótese pode ser fazer constar no acordo de privatização a manutenção da rota com X frequências diárias, eventualmente, em número diferente, caso se trate do Verão ou Inverno IATA. O número de frequências que a TAP deve assegurar também importa considerar as épocas de maior fluxo (Natal, fim de ano, etc.), exigindo-se assim, nessas épocas, um número acrescido de frequências. Em suma, é necessário assegurar o princípio da continuidade territorial, com a obrigatoriedade de existência de, pelo menos, um número de escalas mínimas diárias, a preços de mercado.

**6. Que medidas propõem para que seja potenciada a criação de novas rotas para a Madeira com escala em Portugal Continental?**

Sugerimos o *stop over* de voos TAP do Brasil, da Rússia e outros mercados emergentes para o destino Madeira, tal como acontece com voos da Venezuela. Um plano conjunto com a ANA e ANAM para que o aeroporto da Madeira seja muito concorrencial para este tipo de voos ou escalas pode ser uma alternativa ao tradicional recurso à subsidiação das companhias aéreas.

É fundamental a retoma da ligação da Madeira às principais capitais e aeroportos da Europa, uma vez que actualmente apenas se mantém a ligação a Londres. Desde que a TAP criou o Hub Lisboa o turismo da Madeira sofreu quebras drásticas de passageiros, constatando-se que a Região está cada vez mais dependente dos operadores turísticos.

Propomos o abandono da lógica do subsídio aos operadores e em alternativa a aposta na promoção forte e maciça do destino junto do consumidor final, para que seja este a potenciar o interesse pelo aparecimento e posterior sustentabilidade da rota.

**7. Que soluções podem ser delineadas e implementadas para evitar os problemas de dupla insularidade e os acrescidos encargos exigidos a quem reside na ilha do Porto Santo, quando pretende viajar entre o Porto Santo e o Continente?**

É um problema de difícil solução, atenta a dimensão da procura, o que não permite economias de escala via utilização de aviões com maior dimensão. Não vislumbramos outra alternativa que não passe pelo duplo subsídio, também por via de reembolso. O "quantum" do mesmo deve ser ajustado, de forma a que os residentes no Porto Santo não sejam prejudicados em virtude da "dupla descontinuidade" territorial.

**8. As taxas praticadas nos aeroportos da Madeira e do Porto Santo pela ANAM, são ou não um factor de agravamento do custo final das viagens dos residentes e dos turistas?**

São, sem qualquer dúvida. Temos permanentemente queixas de todos os operadores nesse sentido. Em destinos concorrentes, as taxas são muito menos onerosas e a tendência é continuarem a baixá-las (ex. Canárias - as taxas aeroportuárias desceram em 2011 e tiveram uma subida de 15% do número de passageiros nos seus aeroportos. Não se pode concluir que o efeito foi directo, mas certamente, terá tido importante influência.).

Sabendo-se hoje que os proveitos dos aeroportos advêm, cada vez mais, do aluguer de espaços comerciais e de espaços para publicidade, a redução das taxas certamente que não iria resultar numa redução na mesma proporção dos seus proveitos, pois aqueles que resultam do aluguer de espaços comerciais, bem como, de espaços publicitários, seriam potenciados pelo maior número de passageiros.

Salientamos que os aeroportos da região Autónoma da Madeira são os únicos com taxas diferenciadas em Portugal, não se compreendendo o motivo pelo qual as taxas são mais elevadas.

Para o turismo, se o diferencial de taxas num *package* é atenuado, no actual modelo de venda desconsolidada, o valor mais alto das taxas é bastante visível e torna-se um factor negativo para a competitividade do destino.

De modo a complementar a nossa resposta, remetemos em anexo os seguintes elementos:

- Conclusões do Grupo de Trabalho das ligações aéreas, dinamizado pelo Governo Regional em 2006;
- Estudo referente à entrada das companhias Low Cost, encomendado pela ACIF em 2008;

Com os nossos cumprimentos,

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL E INDUSTRIAL DO FUNCHAL  
- CÂMARA DE COMÉRCIO E INDÚSTRIA DA MADEIRA -  
O Presidente da Direcção

  
Duarte Rodrigues



## Margarida Rodrigues

---

**De:** Comissão de Trabalhadores [ct@tap.pt]  
**Enviado:** sexta-feira, 29 de Junho de 2012 16:08  
**Para:** Comissão 6ª - CEOP XII  
**Assunto:** RE: Pedido de informações sobre os Transportes Aéreos para a Madeira e os Açores.

"Exmos Senhores

Agradecemos o vosso e-mail de 11 de Junho levantando um conjunto de questões sobre a mobilidade dos portugueses entre as Regiões autónomas e o Continente.

Pedimos que tenham em consideração as condições criadas pela Administração da TAP, que com o acordo do Governo, reduziram de modo unilateral os tempos disponíveis, desta Comissão de Trabalhadores, para o trabalho de representação daqueles que representamos (perto de 7000 trabalhadores) e demais funções previstas na legislação.

Estamos a preparar alguns elementos para vos enviar uma resposta global às questões que nos colocaram, o que pensamos fazer no mais breve tempo possível.

Entretanto, o presente serve também para clarificar a posição inequívoca da CT da TAP contra a liberalização da mobilidade entre o Continente e a Madeira, que veio beneficiar claramente as companhias de low-cost e prejudicar a Companhia aérea de bandeira do nosso País - a TAP.

Mantemos essa nossa posição, que só poderá beneficiar a população da Madeira, a nossa empresa e a garantia inequívoca da qualidade e da segurança nas viagens com a TAP Portugal.

Sobre mais esta tentativa de privatização da TAP, agora do governo PSD/CDS, a nossa posição é de total discordância, pois ela comprometeria uma visão estratégica da mobilidade no seu conjunto, faria desaparecer a nossa companhia de bandeira, a maior exportadora do País, transformaria a TAP numa mera empresa regional a soldo de um qualquer grupo empresarial, colocando assim em risco a segurança da operação. Quem vier a tomar essa atitude anti patriótica, terá de ser responsabilizado pelas consequências.

Finalmente, sobre a possível privatização da ANA, empresa também estratégica e de resultados financeiros positivos, conseguindo gerar receitas para a economia nacional, consideramo-la um esbulho dos interesses públicos e a sua associação com as tentativas de privatização da TAP, assim como a entrega do espaço aéreo é uma tentativa de "numa penada" destruir a aviação civil nacional.

Os trabalhadores da TAP, da ANA e da NAV saberão estar à altura de defender as suas empresa e impedirem estes crimes.

Assim, a bem da economia nacional e da importância estratégica destas empresas lutaremos para que a TAP, a ANA e a NAV se mantenham integralmente como empresas públicas.

Lisboa, 28 de Junho de 2012

Com os nossos melhores cumprimentos,

**Comissão de Trabalhadores da TAP Portugal**

Edifício 57- 2º - Portaria/Recepção

Email: [ct@tap.pt](mailto:ct@tap.pt)

Tel: 218415926/34631/34450

COMISSÃO DE TRABALHADORES

[flytap.com](http://flytap.com) | [tapvictoria.com](http://tapvictoria.com)

Siga a TAP / Follow TAP:   



WORLD LEADING AIRLINE AWARDS 2011  
World's Leading Airline to Africa and South America  
Companhia Aérea Líder Mundial para África e a América do Sul

**From:** Comissão 6ª - CEOP XII [mailto:comissao-economia@ar.parlamento.pt]  
**Sent:** segunda-feira, 11 de Junho de 2012 16:03  
**To:** Comissão de Trabalhadores  
**Subject:** Pedido de informações sobre os Transportes Aéreos para a Madeira e os Açores  
**Importance:** High

Exm.ªs Senhores,

Foi criado, no seio da Comissão Parlamentar de Economia e Obras Públicas, o Grupo de Trabalho - Transportes Aéreos para a Madeira e Açores, com o objetivo de "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".

Atendendo à importância do tema em análise, incumbiu-me o Senhor Coordenador do Grupo de Trabalho, Deputado José Manuel Rodrigues, de solicitar a V. Ex.ªs resposta ao conjunto de questões que se seguem, necessária ao desenvolvimento do trabalho do referido GT, com a máxima brevidade possível:

1. Que balanço é feito à liberalização das rotas aéreas entre o Continente e a Madeira iniciada em 2008 com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 de abril?
2. As alterações realizadas na atribuição do subsídio social de mobilidade foram corretas ou necessitam de aperfeiçoamento?
3. Este subsídio de mobilidade deve ser fixo, como acontece atualmente, ou configurar outra modalidade?
4. Sabendo que o subsídio de mobilidade não satisfaz os estudantes, uma vez que não conseguem marcar com antecedência e viajam em épocas de grande tráfego nestas rotas, que alterações propõem?
5. Estando a ser analisada a privatização da TAP, que medidas propõem para que seja salvaguardado o princípio de continuidade territorial?
6. Que medidas propõem para que seja potenciada a criação de novas rotas para a Madeira com escala em Portugal Continental?
7. Que soluções podem ser delineadas e implementadas para evitar os problemas de dupla insularidade e os acrescidos encargos exigidos a quem reside na ilha do Porto Santo, quando pretende viajar entre o Porto Santo e o Continente?
8. As taxas praticadas nos aeroportos da Madeira e do Porto Santo pela ANAM, são ou não um fator de agravamento do custo final das viagens dos residentes e dos turistas?
9. O atual sistema de transportes aéreos, com obrigações de serviço público nas rotas entre o Continente e os Açores satisfaz a mobilidade dos residentes e o turismo do Arquipélago?
10. Caso a resposta à questão anterior seja negativa, que alterações propõem?
11. A liberalização contratualizada poderá ser uma alternativa?
12. Quais as iniciativas desenvolvidas no sentido de melhorar o atual sistema?
13. Com a privatização da ANA no horizonte, considera que deva ser introduzida alguma alteração no atual sistema de gestão dos aeroportos dos Açores ou, pelo contrário, que deverá manter-se exatamente como está?

Os melhores cumprimentos.



Margarida Rodrigues

## RESPOSTA DA APAVT

### Pedido de informação sobre os transportes aéreos na Região Autónoma da Madeira

1. Que balanço é feito à liberalização das rotas aéreas entre o Continente e a Madeira iniciada em 2008 com a entrada em vigor do Decreto-Lei nº 66/2008, de 9 de abril?

#### PONTOS POSITIVOS:

- Entrada de novas CA na linha e consequentemente:
  - ✓ mais concorrência;
  - ✓ mais oferta;
  - ✓ mais ligações;
  - ✓ mais alternativas;
- Tarifas médias mais baixas;
- Tarifas promocionais muito competitivas e apelativas nas épocas baixas e nos voos com menor procura – dinamização competitiva;
- Mais e melhores ligações de e para os mercados emissores de turistas;

#### PONTOS NEGATIVOS:

- Maior amplitude tarifária;
- Preços em épocas altas extremamente elevados pondo em causa a plena garantia do “princípio de continuidade territorial”;
- Penalização tarifária para os residentes que, por razões de força maior – estudantes; doentes e viagens profissionais – não podem planear com a devida antecedência as viagens, acabando por terem de suportar preços inoportáveis.

2. As alterações realizadas na atribuição do subsídio social de mobilidade foram corretas ou necessitam de aperfeiçoamento?

- Necessitam de aperfeiçoamento;
- O Princípio da Continuidade Territorial não está plenamente assegurado pelas razões descritas nas respostas ao ponto 1 anterior.

3. Este subsídio de mobilidade deve ser fixo, como acontece atualmente, ou configurar outra modalidade?

- Fixo;
- Um subsídio percentualmente indexado à tarifa ou outra modalidade semelhante poderá traduzir-se num incentivo ao aumento de tarifas por parte das companhias.

4. Sabendo que o subsídio de mobilidade não satisfaz os estudantes, uma vez que não conseguem marcar com antecedência e viajam em épocas de grande tráfego nestas rotas, que alterações propõem?

- Estabelecer um tecto máximo para a tarifa de residentes

Ou

- Subsídio mais elevado

5. Estando a ser analisada a privatização da TAP, que medidas propõem para que seja salvaguardado o princípio de continuidade territorial?
  - A linha já funciona em regime de livre concorrência com com uma companhia não estatal sem que tenha sido posto em causa o subsídio à mobilidade que responde ao "princípio de continuidade territorial".
  - Os problemas actuais relacionados com o plena garantia do "princípio de continuidade territorial" não são agravados ou minimizados pela natureza estatal ou privada das companhias que operam ou venham a operar na linha.
6. Que medidas propõem para que seja potenciada a criação de novas rotas para a Madeira com escala em Portugal Continental?
  - As rotas surgem quando há procura e a procura estimula-se com promoção do destino. Ou seja, o transporte aéreo é consequência da quantidade de procura e não o contrário. É bem consciente desta realidade que a APAVT defende mais verbas para a promoção do destino e zero verbas para incentivos (muitas vezes com natureza de subsídio encapotado) às Companhias aéreas que se traduzem na promoção de rotas e brands de transportadoras aéreas e não de destinos. Como refere o actual ministro da economia de Espanha "são pão para a boca hoje e fome para amanhã"
7. Que soluções podem ser delineadas e implementadas para evitar os problemas de dupla insularidade e os acrescidos encargos exigidos a quem reside na ilha do Porto santo, quando pretende viajar emtro o PORTo Santo e o Continente?
  - A linha do Porto Santo já observa essa preocupação na actualidade. A forte subsidiação da rota é demonstrativa.
8. As taxas praticadas nos aeroportos da Madeira e do Porto santo pela ANAM, são ou não um fator de agravamento do custo final das viagens dos residentes e dos turistas?
  - Têm impacto, mas não muito expressivo se tivermos em atenção os bebefícios resultantes do investimento feito nas infraestruturas aeroportuárias. Ver Estudo sobre o Transporte Aéreo de 2006 em anexo.
9. O actual sistema de transportes aéreos, com obrigações de serviço público nas rotas entre o Continente e os Açores satisfaz a mobilidade dos residentes e o turismo do Arquipélago?
  - O Volume actual de tráfego para os Açores sofre de um problema de massa crítica. Tendencialmente, a liberalização sem essa massa crítica não acarreta os benefícios expectáveis. Em todo o caso, o actual modelo não satisfaz os interesses das populações e dos agentes económicos pelo que, a APAVT veria com bons olhos a introdução de um modelo mais liberalizado semelhante ao existente na RAM.
10. Caso a resposta à questão anterior seja negativa, que alterações propõem?
  - N/A

10. A liberalização contratualizada poderá ser uma alternativa?

- Pode, mas requer estudo aprofundado.

12. Quais as iniciativas desenvolvidas no sentido de melhorar o atual sistema?

- Não temos conhecimento das *demarches* que o Governo Regional dos Açores e o Governo Nacional têm levado a cabo neste sentido.

13. Com a privatização da ANA no horizonte, considera que deva ser introduzida alguma alteração no atual sistema de gestão dos aeroportos dos Açores ou, pelo contrário, que deverá manter-se exatamente como está?

- O actual modelo tem dado resposta cabal aos interesses do transporte aéreo da Madeira e Açores.
-



# **ANEXO 5**

## **Contratos de Concessão**

---





REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA  
GOVERNO REGIONAL

SECRETARIA REGIONAL DA CULTURA, TURISMO E TRANSPORTES  
GABINETE DO SECRETÁRIO REGIONAL



**SRT**  
Secretaria Regional da  
Cultura, Turismo e Transportes

PARA CONHECIMENTO:  
- ANAM – Aeroportos e Navegação  
Aérea da Madeira, S.A.

Exmo. Senhor  
Presidente da Comissão de Economia e de  
Obras Públicas da Assembleia da República  
Palácio de São Bento  
1249-068 LISBOA

Sua referência

Sua comunicação de

SAIDA	PROCESSO(S)	DATA
750	E/1	2012/04/02

assunto: INFORMAÇÃO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS NA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA.

Sobre o assunto em epígrafe e reportando-me ao ofício de V. Ex.<sup>a</sup>, acima referenciado, encarrega-me Sua Excelência a Secretária Regional da Cultura, Turismo e Transportes de enviar cópia do contrato de concessão e exploração para as operações aeroportuárias nos aeroportos da Madeira e Porto Santo.

Mais me encarrega de informar que, concernente aos contratos de incentivo que a ANAM, S.A. celebrou com as Companhias Aéreas são documentos que, por incluírem informação comercial relevante, com carácter confidencial, não estamos autorizados a divulgar.

Informo ainda que os instrumentos legais para o efeito são:

- Programa Initiative.pt;
- Fundo para Investimento em Promoção Turística FIPT.

Com os melhores cumprimentos.

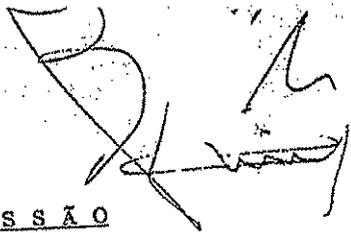
A CHEFE DE GABINETE

Raquel França

ANEXOS:  
- Conforme o texto.

/EM

1980



CONTRATO DE CONCESSÃO

Aos 9 dias do mês de Julho de mil novecentos e noventa e três, na Cidade do Funchal e nos termos do Decreto Lei nº. 453/91, de 11 de Dezembro e do Decreto Legislativo Regional nº. 8/42/M, de 21 de Abril entre o Governo Regional da Madeira como CONCEDENTE, representado pelo Senhor Secretário Regional da Economia e Cooperação Externa, Doutor José Agostinho Pereira Gouveia e a ANAM, S.A.- Aeroportos e Navegação Aérea da Madeira, S.A., abreviadamente designada por ANAM, S.A., sociedade anónima com sede na cidade do Funchal, R. Dr. Pestana Júnior, Campo da Barca, com o capital social de 50.000.000\$00 (cinquenta milhões de escudos), pessoa colectiva número 511 048 890, matriculada na Conservatória do Registo Comercial do Funchal sob o nº. 04735/920714, como CONCESSIONÁRIA representada pelo seu seu Presidente do Conselho de Administração, Senhor Doutor Miguel Carlos de Almeida Rodrigues Sarmento e Vogal Senhor Doutor Casimiro António Pires, é celebrado o contrato de concessão do direito de promover e executar as obras de ampliação do Aeroporto de Santa Catarina e de desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias, bem como o planeamento e a exploração do serviço público de apoio à aviação civil na Região Autónoma da Madeira, o qual se rege pela lei aplicável e pelas cláusulas seguintes:

CAPÍTULO I  
DEFINIÇÕES

CLÁUSULA 1ª: Definições e Anexos

1. Para efeitos do presente contrato, considera-se

Concedente - A Região Autónoma da Madeira representada pelo Conselho do Governo Regional da Madeira ou pelo membro do Governo Regional responsável pelos Aeroportos.

Concessionária - ANAM Aeroportos e Navegação Aérea da Madeira, S.A.

Aeroportos Concessionados - Aeroporto de Santa Catarina e Aeroporto do Porto Santo

Utente - Qualquer pessoa singular ou colectiva que utilize as infraestruturas aeroportuárias como forma de acesso ao transporte aéreo.

Utilizador - Qualquer pessoa singular ou colectiva que utilize as infraestruturas e equipamentos aeroportuários para através deles realizar o transporte aéreo, actividades complementares ou prestar serviços aos utentes.

Navegação aérea - O conjunto de serviços operacionais de tráfego aéreo, telecomunicações e informação aeronáutica e ainda o de manutenção de telecomunicações e electrónica a cargo da Empresa Pública Aeroportos e Navegação Aérea,

ANA, E.P.

- Anexo I - Bens dominiais e patrimoniais afectos aos serviços concessionados
- Anexo II - Situações activas e passivas da titularidade da Concedente.
- Anexo III - Lista nominativa do pessoal ao serviço da RAM apto a integrar os efectivos da Concessionária.

## CAPÍTULO II

### OBJECTO, ÂMBITO E PRAZO DA CONCESSÃO

#### CLÁUSULA 2ª: Objecto da Concessão

O presente contrato tem por objecto a concessão do direito de promover e executar as obras de ampliação do Aeroporto de Santa Catarina e de desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias, bem como o planeamento e a exploração do serviço público de apoio à aviação civil na Região Autónoma da Madeira, nos termos da lei e das cláusulas seguintes.

#### CLÁUSULA 3ª: Âmbito da Concessão

1. As obras de ampliação do Aeroporto de Santa Catarina consistem na extensão da pista, em cerca de mais 1000 (mil) metros, no

aumento da área dos terminais de passageiros e carga, no aumento da placa de estacionamento de aeronaves e na construção de todos os acessos viários necessários ao bom funcionamento de toda a infraestrutura.

2. O desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias da Região Autónoma da Madeira compreende o planeamento e construção de novos empreendimentos e a aquisição de equipamentos neles incorporados, previstos em projectos aprovados nos termos do presente contrato e que se mostrem necessários ao exercício da concessão.

3. O planeamento e a exploração do serviço público de apoio à aviação civil, compreendem:

- a) A organização e o exercício dos serviços próprios de natureza aeronáutica, de abastecimento e despacho de aeronaves e os serviços complementares daqueles, incluindo, tudo o que respeita aos sistemas de sinalização luminosa e aproximação de pistas;
- b) A administração dos bens dominiais e patrimoniais afectos aos serviços concessionados, que constam do Anexo I;
- c) O licenciamento do uso privativo dos bens dominiais;
- d) A instalação, conservação e reparação de infraestruturas e equipamentos necessários ao funcionamento dos serviços aeroportuários;
- e) O embarque, desembarque e encaminhamento de passageiros, carga e correio;

- f) As operações de socorros, busca e salvamento marítimos;
- g) As competências da Direcção Regional de Aeroportos nos sectores da segurança operacional de pessoas e bens, dentro das áreas dos aeroportos e da protecção das zonas aeroportuárias, do pessoal a elas afecto, bem como dos bens e pessoal que nelas se encontrem.

#### CLÁUSULA 4ª: Serviço Público

1. No âmbito deste contrato a Concessionária desenvolverá e executará, sob sua responsabilidade, as actividades concedidas em regime de serviço público, devendo assegurar o seu contínuo e regular funcionamento.
2. Atentas a necessidade de garantia de um serviço permanente e regular e a segurança inerente aos serviços de aviação civil, as actividades concedidas serão realizadas com eficiência, economia e segundo técnicas actualizadas.
3. Para efeito do disposto nos números anteriores, a Concedente reserva-se o direito de definir por via legislativa ou regulamentar, as condições da respectiva exploração.
4. Sempre que, por efeito do estipulado no número anterior, se alterarem significativamente as condições económicas da exploração fixadas ou pressupostas pelo contrato, a Concedente criará e concederá adequadas contrapartidas à Concessionária, salvo se for legítimo considerar que tais condições são inerentes às obrigações assumidas quanto regularidade e continuidade do serviço público concedido.
5. A Concessionária é única e exclusiva responsável por

quaisquer prejuízos ou danos causados a terceiros no exercício das actividades concedidas.

O encerramento dos aeroportos concessionados carece sempre de autorização do membro do Governo Regional, responsável pelos aeroportos, salvo emergência fundada em motivo de força maior, caso em que, lhe deverá, o mesmo, ser de imediato e pelo meio mais expedito, comunicado e justificado.

Não se incluem no disposto no número anterior os casos de encerramento técnico temporário devido a condições climatéricas que ponham em causa a segurança operacional.

#### CLAUSULA 5ª: Prazo de Concessão

A Concessão terá a duração de vinte e cinco anos, atento o disposto na Cláusula 34ª. do presente contrato.

### CAPÍTULO III

#### EXPLORAÇÃO

#### CLAUSULA 6ª: Regime de Exploração

1. No âmbito do serviço público de apoio à aviação civil a Concessionária prestará serviços a todos os utentes e utilizadores dos Aeroportos concessionados, nos termos legais e regulamentares aplicáveis.
2. Com o objectivo de assegurar a prestação do serviço público deverá a Concessionária organizar os serviços, disciplinar a sua utilização, definir e aplicar as regras de segurança.

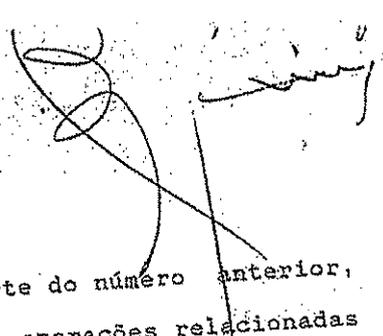
geralmente seguidas na exploração aeroportuária, conservar as infraestruturas e equipamentos e proceder, sem direito a indemnização, à sua reparação ou substituição quando se destruírem os se mostrarem inadequadas ao fim a que se destinam.

3. Para efeitos do disposto no número anterior deverá, ainda, a Concessionária promover a actualização e renovação oportuna das instalações e equipamentos e métodos de trabalho inerentes aos serviços concessionados.
4. A Concessionária, no prazo de 60 dias a contar da assinatura do presente contrato, enviará ao membro do Governo Regional, responsável pelos Aeroportos, para conhecimento da Concedente, o organigrama funcional dos seus serviços e os regulamentos que pretenda adoptar, os quais deverá manter actualizados.
5. A Concessionária obriga-se a assegurar o funcionamento de, pelo menos, um bar e um restaurante em cada um dos aeroportos da RAM.
6. A Concessionária dará conhecimento ao membro do Governo Regional, responsável pelos Aeroportos, de todas as alterações ocorridas na composição do seu conselho de administração.

#### CLÁUSULA 7ª: Tarifário

1. Constituem receitas da Concessionária as taxas devidas pelos utentes e utilizadores, no âmbito da concessão, nomeadamente, as devidas pelas operações de aeronaves e passageiros.

- ocupações de terrenos, edifícios e instalações, utilização de serviços e equipamentos aeroportuários, ou outras importâncias devidas por prestação de serviços ou exploração de actividades na área Concessionada.
2. Os montantes das taxas, referidas no número anterior, serão fixados pelo Governo Regional por sua iniciativa, ou mediante proposta da Concessionária, salvo quanto aos casos em que a legislação regional disponha em contrário.
  3. Nos primeiros cinco anos de exploração, o Governo Regional obriga-se a não fixar taxas inferiores às vigentes no Aeroporto de Lisboa, salvo proposta da Concessionária.
  4. Decorridos os primeiros cinco anos, o Governo Regional não fixará taxas de montante inferior às do aeroporto que de entre o conjunto de aeroportos explorados pela Empresa Pública Aeroportos e Navegação Aérea, ANA, E.P., pratique tarifas congêneres mais baixas.
  5. A Concedente compensará a Concessionária, com a periodicidade trimestral, com um montante igual ao valor de todas as isenções de taxas que, atendendo à respectiva tipologia, sejam estabelecidas, ainda que por via legislativa, para além daquelas que a lei contemple quanto à exploração dos Aeroportos do Continente, com excepção da isenção de serviço dos passageiros relativa aos membros do Governo Regional, da Assembleia Legislativa Regional da Região Autónoma da Madeira e seus funcionários, agentes e contratados, quando viajem em missão de serviço oficial, ou outras que constem de proposta

- 
- da Concessionária.
6. Exceptua-se do disposto na primeira parte do número anterior, as isenções actualmente fixadas para as operações relacionadas com as ligações aéreas regulares entre Porto Santo/Funchal e vice-versa, durante os primeiros cinco anos de exploração.
7. A Concessionária não poderá cobrar taxas superiores às que forem legalmente aprovadas.

**CLAUSULA 8ª: Cobrança de Taxas**

1. A Concessionária promoverá a liquidação e cobrança de taxas e demais receitas provenientes da sua actividade, bem como da utilização e ocupação de espaços ou áreas dos aeroportos concessionados, nos termos da lei.
2. Em caso de falta de pagamento voluntário, a cobrança de taxas reger-se-á pelas disposições legais e regulamentares aplicáveis à entidade concessionária ou à subconcessionária se ocorrer a subconcessão.

**CLAUSULA 9ª: Pessoal e Regime de Trabalho**

1. A Concessionária receberá todo o pessoal afecto aos serviços concessionados e assumirá todos os direitos e obrigações da RAM, relativos ao mesmo, nos termos da Cláusula 33ª. do presente contrato.
2. Até 30 de Novembro de cada ano, a Concessionária submeterá à aprovação da Concedente o plano de admissões de pessoal previsível para o ano seguinte.

CLAUSULA 10a: Fiscalização

A Concedente, através do departamento do Governo Regional, responsável pelos Aeroportos, fiscalizará, todos os aspectos da concessão, sendo de cumprimento obrigatório as suas instruções e notificações emitidas no exercício da sua competência fiscalizadora, sem prejuízo da faculdade da sua impugnação, pela Concessionária, com base nas normas legais, regulamentares e contratuais aplicáveis.

2. Para efeito do disposto nos números anteriores, a Concessionária deverá prestar todas as informações e facultar todos os documentos que lhe forem solicitados, bem como permitir o livre acesso dos funcionários e agentes da entidade fiscalizadora, desde que devidamente identificados, a quaisquer instalações e equipamentos, dentro das áreas concessionadas.

3. A Concessionária garantirá aos funcionários e agentes da fiscalização, quando estes se encontrem no exercício de funções nos aeroportos, as facilidades garantidas ao seu pessoal, nomeadamente, quanto à utilização de refeitórios, cafeterias e transportes.

4. O exercício da referida fiscalização não dispensa a que por lei competir a qualquer outro serviço do Estado Português ou da Região Autónoma da Madeira.

CLAUSULA 11a: Cooperação entre Concedente e Concessionária

1. A Concedente coadjuvará a Concessionária, na medida do possível, quanto à celeridade na obtenção de eventuais

- licenças, autorizações ou da colaboração das autoridades administrativas e autárquicas locais, designadamente no tocante a obras de implantação de infraestruturas, expropriações, servidões e ocupações temporárias de terrenos.
2. A Concedente poderá facultar à Concessionária, mediante solicitação desta, a utilização de imóveis, equipamentos e outros bens, de sua propriedade, tendo em vista o desempenho das actividades concedidas, em condições a estabelecer caso a caso.
  3. A Concessionária colaborará, desde que tal não prejudique ou dificulte a normalidade do serviço aeroportuário, no apoio à população da Ilha do Porto Santo, no combate a incêndios ou outras intempéries e no transporte em ambulância, com utilização dos meios do respectivo aeroporto.
  4. A Concessionária assegurará a colocação e manutenção das bandeiras nacional, regional ou outras e respeitará as precedências oficiais da Região Autónoma da Madeira, nos termos da legislação em vigor.

CAPÍTULO IV  
GESTÃO DE MEIOS AFECTOS A CONCESSÃO

CLÁUSULA 12a: Gestão Aeroportuária

- 
1. Compete, exclusivamente, à Concessionária a gestão de todos os meios afectos à concessão.
  2. Os meios afectos à concessão serão os constantes do Anexo I e os demais que a Concessionária construa ou adquira, por título privado ou público, com destino ao exercício das actividades concedidas.
  3. No gestão dos meios afectos à concessão e no exercício das actividades inerentes a esta, a Concessionária actuará em conformidade com a lei e o presente Contrato, segundo as exigências inerentes à segurança e eficiência habitualmente observadas na exploração aeroportuária.
  4. As salas destinadas a passageiros VIP's e à Comunicação Social, só poderão ser utilizadas nos casos e para os fins que forem determinados pelo Governo da Região Autónoma da Madeira.

**CLAUSULA 13a: Propriedade**

A Concessionária, enquanto durar a concessão, é proprietária de todos os bens que adquira ou construa, ainda que se destinem à substituição de outros recebidos da Concedente no início da concessão, e que não devam integrar-se no domínio público regional, segundo o critério que será estabelecido no Anexo I e de harmonia com o disposto no artigo 102. do Decreto Legislativo Regional nº. 8/92/M, de 21 de Abril.

**CLAUSULA 14a: Navegação Aérea**

No exercício dos poderes de gestão aeroportuária e na utilização dos meios afectos à concessão deverá a Concessionária assegurar a existência das condições necessárias à prestação dos serviços de

navegação aérea pelas entidades competentes, cabendo-lhe, quanto a estes, as obrigações relativas à construção e manutenção de edifícios, instalações, acessos e demais infraestruturas fixas.

**CLAUSULA 15ª: Categoria de Bens**

Os bens afectos à concessão classificar-se-ão em dominiais e patrimoniais, segundo o critério que será estabelecido e adoptado no Anexo I.

**CLAUSULA 16ª: Manutenção dos Meios Afectos à Concessão**

1. A Concessionária obriga-se a manter, a expensas suas, os meios afectos à concessão em permanente estado de bom funcionamento, conservação e segurança, efectuando, para tanto, as reparações, renovações e adaptações necessárias ao bom desempenho do serviço público.
2. No momento da transferência dos bens da Concedente para a Concessionária, para além do Anexo I referido na Cláusula anterior, será realizado o respectivo auto de entrega, assinado por representantes de ambas, do qual constará uma referência ao respectivo estado de funcionamento, conservação e segurança.
3. Não serão imputáveis à Concessionária, para efeitos contratuais, quaisquer faltas relativas à manutenção com referência ao estado deficiente de conservação de bens como tal registados no auto referido no número anterior.

**CLAUSULA 17ª: Licenciamento**

1. A Concessionária procederá, de acordo com a legislação em

- vigor, ao licenciamento do uso privativo dos bens do domínio público da RAM, bem como, do exercício de quaisquer actividades exercidas nos aeroportos concessionados.
2. Os prazos das licenças, salvo se expressamente autorizados pela Concedente, não deverão ceder o prazo da concessão.
  3. A concessionária poderá, nos casos previstos na lei e nas condições das licenças, proceder à sua modificação ou extinção, bem como praticar todos os actos necessários à sua execução.
  4. A Concessionária poderá proceder, nos termos gerais de direito, à requisição da força pública, se a mesma se mostrar necessária, para garantir o cumprimento dos actos executórios que pratique ao abrigo do número antecedente.

#### CLAUSULA 18A: Seguros

A Concessionária obriga-se, durante o prazo da concessão, a realizar com as entidades seguradoras, nomeadamente, os seguintes contratos seguros:

- a) Seguro de cobertura de danos em todas as construções, instalações e equipamentos que integram os aeroportos concessionados, designadamente por acidente, incêndio, raio, explosão, inundações, tempestades e outros fenómenos da natureza;
- b) Seguro de responsabilidade civil da Concessionária perante terceiros com um capital compatível com o valor do avião crítico que utilize o Aeroporto.

A Concessionária assumirá os direitos e obrigações contratuais

dos seguros, actualmente em vigor e detidos pela Direcção Regional de Aeroportos, constituindo-se como entidade contratante nos respectivos contratos.

3. Os montantes dos seguros serão previamente fixados pela Concedente, mediante proposta da Concessionária.

## CAPÍTULO V INFRAESTRURAS E EQUIPAMENTOS

### CLÁUSULA 19ª: Construção de Infraestruturas e Aquisição de Equipamentos

1. Independentemente das obrigações previstas nas Cláusulas 20ª e 21ª., constitui obrigação geral da Concessionária, a construção de novas infraestruturas e aquisição de novos equipamentos e outros meios necessários ao normal funcionamento e desenvolvimento dos aeroportos concessionados.
2. Na obrigação de construção e aquisição incluem-se os deveres de concepção e elaboração dos estudos e projectos de engenharia necessários à definição detalhada dos respectivos aspectos técnicos.
3. Os projectos de construção, ampliação ou alteração das infraestruturas serão, previamente à sua contratação, submetidos à aprovação da Concedente, que sobre ela se devará

- pronunciar no prazo de sessenta dias.
4. Para efeitos do disposto no número anterior, cada um dos projectos, ao ser submetido à aprovação, será instruído com as peças escritas e desenhadas que documentarão as soluções técnicas previstas, o plano de trabalhos, o cronograma financeiro e demais condições financeiras.
  5. A Concessionária obriga-se a proceder à substituição, reformulação ou reconstrução das infraestruturas, nomeadamente, as viárias, afectadas pelas obras por si realizadas.

**CLAUSULA 20a: Ampliação do Aeroporto de Santa Catarina**

1. As obras de ampliação do Aeroporto de Santa Catarina serão executadas pela Concessionária envolvendo a extensão da pista em cerca de mais 1000 (mil) metros, no aumento da área dos terminais de passageiros e cargas, no aumento da placa de estacionamento de aeronaves e na construção de todos os acessos viários necessários ao bom funcionamento de toda a infraestrutura.
2. Com a assinatura do contrato, a Concessionária dará imediata continuidade, de acordo com os respectivos estatutos, a todas as acções que tenham em vista a adjudicação da obra referida no número anterior.
3. As obras serão executadas de acordo com o projecto e no prazo que vierem a ser aprovados pela Concedente, com as adaptações decorrentes dos resultados do respectivo concurso para a

adjudicação e das demais condições do presente contrato.

4. A Concessionária só ficará obrigada à realização das obras e projectos constantes da presente Cláusula, desde que exista participação financeira da Comunidade Europeia não inferior a 75%.

5. O financiamento da participação nacional será assegurado conforme previsto no D. L. 453/91, podendo, no entanto, a concessionária, com autorização prévia do Ministério das Finanças, endividar-se para obter o financiamento intercalar necessário para o bom funcionamento das obras.

O financiamento da participação nacional poderá ser objecto do Programa de Recuperação Financeira da RAM, presentemente em revisão.

**CLÁUSULA 21ª: Infraestruturas do Aeroporto do Porto Santo**

1. constitui obrigação da concessionária dar imediata continuidade:

a) À execução da obra de construção da nova aerogare, nos termos do projecto aprovado;

b) Ao concurso e proceder à contratação e execução da obra de reforço e reperfilamento da parte antiga da pista na extensão de 2.290m e reformulação da respectiva sinalização luminosa nos termos do respectivo Projecto que se considera aprovado pela Concedente;

c) À construção dos edifícios complementares (Torre de Controlo (TWR), Meteorologia, Serviço de Operações Aeroportuárias (SOA), Material de Placa, Oficinas (Bombeiros)).

2. A Concessionária realizará as obras previstas nesta cláusula à medida que lhe forem disponibilizando os necessários meios financeiros.

**CLÁUSULA 22ª: Afectação das Obras à Concessão**

Realizadas as obras referidas nas cláusulas 20ª. e 21ª., serão as mesmas, sem necessidade de outras formalidades, afectas à concessão nos mesmos termos em que foram os bens que constaram do Anexo I.

**CLÁUSULA 23ª: Expropriações e servidões**

1. Os planos de expropriação e servidões aeronáuticas, inerentes aos projectos a realizar no âmbito da concessão serão previamente submetidos à aprovação da Concedente que sobre eles se deverá pronunciar no prazo de sessenta dias.
2. A Concessionária, na qualidade de entidade expropriante, poderá, no âmbito da concessão e, quando necessário, proceder a expropriações correndo por sua conta as indemnizações a que, nos termos da lei, derem lugar, as quais, para todos os efeitos, constituem custos de obras.
3. A Concessionária poderá propôr às entidades competentes a criação e definição de servidões ligadas à actividade aeroportuária e às instalações de apoio à aviação civil, sendo da sua responsabilidade, as indemnizações devidas nos termos da lei.
4. Cabe à Concessionária a conservação e a defesa das servidões aeronáuticas, constituídas ou a constituir no âmbito da concessão, devendo ser comunicadas à Concedente as medidas que, a esse propósito, forem tomadas relativamente a terceiros.

CAPÍTULO VI

SANÇÕES

CLAUSULA 24a: Multas Contratuais

1. Pelo incumprimento das obrigações assumidas no âmbito do Contrato de concessão poderá a Concessionária ser punida, salvaguardando o seu direito de prévia defesa escrita, com multa de cem mil a um milhão de escudos, segundo a gravidade da infracção, a aplicar pelo Conselho do Governo Regional da Madeira, que produzirá os seus efeitos logo que comunicada por escrito à Concessionária.
2. Os limites das multas referidos no número anterior serão actualizados de cinco em cinco anos, a contar da data da assinatura do presente Contrato, de acordo com os índices de preços no consumidor, sem habitação, referentes ao Continente, publicados pelo Instituto Nacional de Estatística para cada um dos periodos.
3. As multas que não forem pagas voluntariamente até trinta dias após a data da notificação, serão cobradas pelos meios que a lei permitir.
4. O pagamento das multas não isenta a Concessionária da responsabilidade civil em que incorrer.

CAPÍTULO VII

MODIFICAÇÃO E EXTINÇÃO DA CONCESSÃO

CLAUSULA 25a.: Transmissão e Oneração da Concessão

1. A Concessionária não pode, sem prévia autorização da Concedente, subconcessionar a terceiros, por qualquer título ou prazo no todo ou em parte, o objecto da concessão.

2. Fica, desde já, autorizada a subconcessão parcial relativa ao desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias, ao planeamento e à exploração do serviço público de apoio à aviação civil, tal como definidos nos n.ºs. 2 e 3 da Cláusula 3.ª do presente Contrato, à Empresa Pública Aeroportos e Navegação Aérea, ANA, E.P., devendo os respectivos termos e condições serem submetidos a aprovação do Conselho do Governo Regional, previamente à respectiva contratação.

3. Em caso de subconcessão, a Concessionária mantém todos os direitos e continua a ser a única responsável pelas obrigações decorrentes do presente Contrato, não podendo de tal acto, ou da sua execução resultar diminuição dos direitos da Concedente nem prejuízo para o desenvolvimento e bom funcionamento dos Aeroportos concessionados.

4. A alienação ou oneração, sem prévia autorização da Concedente, de quaisquer direitos emergentes da concessão, bem como dos bens móveis ou imóveis a ela afectos, fica, para efeitos contratuais, equiparada a subconcessão da concessão.

5. Considera-se tacitamente autorizada, se não houver resposta, no prazo de 15 dias, a contar da data da recepção da comunicação, à Concedente, a alienação ou oneração de bens móveis que não estejam directamente afectos às operações aeroportuárias, bem

como as respeitantes a bens que se destinam a ser imediatamente substituídos.

**CLÁUSULA 26ª.: Extinção da Concessão**

1. A concessão extingue-se por acordo entre o Concedente e a Concessionária, por rescisão, por resgate e pelo decurso do prazo.
2. A extinção da concessão opera a reversão para a Concedente de todos os bens do domínio público regional e dos demais, tais como instalações, equipamentos e benfeitorias, fixas e amovíveis, afectos à concessão, ainda que custeados pela Concessionária, não podendo esta invocar direito de retenção ou reclamar indemnização sem prejuízo do disposto no nº. 3 da cláusula 29ª.
3. Os bens serão entregues, sem dependência de qualquer formalidade, livres de quaisquer ónus ou encargos, salvo se estes tiverem sido previamente autorizados pela Concedente, em boas condições de segurança, bem como de funcionamento e conservação compatíveis com a sua antiguidade e uso.
4. A entrega dos bens será acompanhada da conclusão de um auto de entrega, que será assinado por representantes da Concessionária e da Concedente.
5. Com a extinção da concessão transmitem-se igualmente para a Concedente todas as relações jurídicas contraídas pela Concessionária que sejam conexas com o âmbito da concessão, incluindo as laborais que não estejam exceptuadas pelo estipulado no número seguinte.

6. Não se transmitirão da Concessionária para a Concedente as relações jurídicas laborais que não sejam abrangidas pelo Anexo III ou que não tenham sido objecto de aprovação no âmbito dos planos de admissão de pessoal referidas no nº. 2 da Cláusula 9ª.

**CLAUSULA 27ª.: Rescisão do Contrato por Incumprimento**

1. A Concedente poderá rescindir o presente Contrato, com fundamento nos seguintes factos, imputáveis à Concessionária:
- a) Utilização não autorizada dos meios afectos à concessão para fins estranhos ao seu objecto;
  - b) Desvio não autorizado do objecto da concessão;
  - c) Cessação ou interrupção, totais ou parciais, do exercício das actividades concessionadas, fora dos casos permitidos na lei ou no presente contrato;
  - d) Oposição repetida ao exercício da fiscalização, ou reiterada desobediência às determinações legal ou contra-tualmente legítimas da Concedente;
  - e) Graves deficiências na organização e funcionamento dos serviços concessionados, de que resulte prejuízo aos utentes e utilizadores dos aeroportos concessionados;
  - f) Recusa em proceder à conservação e reparação das infraestruturas e equipamentos das áreas concessionadas;
  - g) Cobrança dolosa de taxas com valores superiores ao fixado nos termos do presente contrato;
  - h) Falência da Concessionária, salvo se a RAM autorizar que

os credores assumam os direitos e encargos resultantes do contrato de concessão;

- h) Penhora, arresto, arrolamento ou qualquer outra forma de apreensão de bens da Concessionária que ponham em causa o bom funcionamento dos serviços concessionados ou titularidade da concessão;
- i) Construções, ampliações ou alterações das infraestruturas sem que os respectivos projectos tenham sido aprovados pela Concedente ou que sejam executados em desconformidade com os projectos aprovados;
- l) A subconcessão total ou parcial da concessão não autorizada pelo Concedente;
- m) Incumprimento do estipulado nas Cláusulas 20a. e 21a., nos termos legais;
- n) Violação grave de legislação aeronáutica aplicável à actividade aeroportuária, objecto de concessão;
- o) Quando se mostrem ineficazes as sanções previstas na lei ou no presente contrato.

2. Não haverá lugar a rescisão quando os factos foram imputáveis a conduta meramente culposa da Concessionária e, excepto quanto ao caso previsto na alínea m) do nº. 1 desta Cláusula, sem que a Concessionária seja notificada para, em prazo razoável nunca inferior a 30 dias, sair da situação de incumprimento em que se encontrar, cumprir integralmente as suas obrigações, sob pena de, não o fazendo, incorrer nesta sanção.

3. A rescisão da concessão pela Concedente é da competência do

Conselho do Governo Regional da Madeira e deve ser comunicada a Concedente por escrito, produzindo efeitos com a respectiva notificação.

1. A Concessionária poderá rescindir este Contrato com fundamento em incumprimento das obrigações, da Concedente, se do mesmo resultar perturbações que ponham em causa o exercício das actividades concedidas.

#### CLAUSULA 28a.: Resgate

1. A Concedente poderá resgatar a concessão sempre que motivos de interesse público o justifiquem e tenham decorrido pelo menos quinze anos a partir do início do respectivo prazo, mediante aviso feito à Concessionária, por carta registada com aviso de recepção, com pelo menos, um ano de antecedência.
2. O resgate é da competência do Conselho do Governo Regional da Madeira.
3. Decorrido o prazo de um ano sobre o aviso de resgate, a Concedente assumirá todos os direitos e obrigações contraídas pela Concessionária anteriormente à data deste aviso, incluindo os relativos ao pessoal e ainda as que tenham sido autorizadas pela Concedente.

#### CLAUSULA 29a.: Indemnizações

1. A extinção da concessão pelo decurso de prazo não dá lugar ao pagamento de qualquer indemnização à Concessionária.
2. A extinção da concessão por acordo terá os efeitos, designadamente quanto a indemnizações, que forem convencionados pelas

- partes.
3. Cessando a concessão por resgate a Concedente pagará uma indemnização igual ao valor dos bens que, na data da extinção, tenham sido transmitidos à Concedente e hajam sido custeados pela Concessionária, diminuído de 1/25 por cada ano decorrido desde o início do prazo da concessão.
4. No caso de extinção da concessão por rescisão, o Contraente que dela se prevaleça deverá ser indemnizado dos prejuízos que lhe forem causados.

#### CAPÍTULO VIII

#### CLAUSULAS FINAIS E TRANSITÓRIAS

- CLAUSULA 30a.: Caso Fortuito ou de Força Maior
1. Cessa a responsabilidade da Concessionária sempre que ocorra caso fortuito ou de força maior como, nomeadamente, catástrofe natural, guerra ou insurreição, e ainda quando se verifique, por facto não imputável à Concessionária, acidente grave que afecte de forma significativa a construção e/ou a exploração a qual esta não possa opor-se por meios razoáveis.
  2. A Concessionária deverá informar, o mais rapidamente possível, a Concedente relativamente à ocorrência de qualquer facto que caia na previsão do número anterior, devendo, ambas as partes reunir-se de imediato a fim de acordarem as condições em que primeira poderá executar as suas obrigações legais

contratuais.

**CLAUSULA 31ª.: Transmissão de Bens, Direitos e Obrigações**

Com a assinatura do presente Contrato são cedidos pela Concedente à Concessionária:

- a) Os bens dominiais e patrimoniais dos Aeroportos concessionados que constam do Anexo I ao presente Contrato, os quais ficam afectos à administração da Concessionária;
- b) Os saldos de caixa e bancos afectados à exploração dos aeroportos concessionados;
- c) As situações activas e passivas emergentes de contratos ou licenças de que a Concedente é titular, directamente relacionados com a exploração das áreas e serviços dos aeroportos concessionados, e que constam do Anexo II ao presente Contrato.

**CLAUSULA 32ª.: Actos da Concessionária**

A Concessionária é competente para praticar, relativamente às actividades exercidas nos aeroportos concessionados todos os actos que por lei ou regulamento sejam concedidos às entidades exploradoras de aeroportos em geral, salvo se excepcionadas por legislação regional.

**CLAUSULA 33ª.: Regime de integração do pessoal**

1. Os trabalhadores, abrangidos pelo actual Acordo de Trabalho subscrito pelo Governo Regional manterão o seu estatuto jurídico-profissional, sucedendo a Concessionária ao Governo Regional nas obrigações contratuais emergentes daquele acordo.

2. A integração, nos efectivos da Concessionária, dos funcionários, agentes e contratados ao abrigo do regime da Função Pública, far-se-á nos termos da dos trabalhadores sujeitos ao acordo referido no número anterior e como se o serviço anteriormente prestado o tivesse sido ao abrigo do referido acordo.

3. A lista nominativa do pessoal ao serviço da RAM apto a integrar os efectivos da Concessionária, consta do Anexo III ao presente contrato, do qual faz parte integrante.

**CLAUSULA 34a.: Produção de efeitos**

O presente contrato entra em vigor a partir do dia 1 de Outubro de 1993.

**CLAUSULA 35a.: Regime de Transição**

Ambas as partes acordam que, nos primeiros sete meses a contar do início da concessão do planeamento e exploração do serviço público de apoio à aviação civil nos aeroportos da Região Autónoma da Madeira e, como forma de obviar às dificuldades decorrentes da transição do serviço concessionado, o Director Regional de Aeroportos da Região Autónoma da Madeira seja designado para desempenhar as funções de direcção, no âmbito da gestão e exploração aeroportuária, pelas quais auferirá uma remuneração mensal, que constitui encargo da Concessionária.

PELO GOVERNO REGIONAL  
DA MADEIRA

PELO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO  
DA ANAM, S.A.



*[Handwritten signature]*



8

M  
A

## CONTRATO DE CONCESSÃO

Alteração ao Contrato de Concessão celebrado em 9 de Julho de 1993

Entre a Região Autónoma da Madeira, representada pela Secretária Regional do Turismo e Transportes, Conceição Maria de Sousa Nunes Almeida Estudante, como primeira outorgante e a empresa "ANAM - Aeroportos e Navegação Aérea da Madeira, S.A.", representada pelo respectivo Presidente do Conselho de Administração, António Guilhermino Rodrigues, como segunda outorgante, ao abrigo da autorização conferida pela Resolução n.º 395/2010, de 15 de Abril, do Conselho do Governo Regional da Madeira, é alterado o Contrato de Concessão celebrado em 9 de Julho de 1993 por ambas as entidades, que se rege pelas cláusulas seguintes:

### Cláusula Única

É alterado o n.º 5 da cláusula 6.ª do Contrato de Concessão celebrado em 9 de Julho de 1993, com a redacção seguinte:

### Cláusula 6.ª

#### Regime de Exploração

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....
5. A Concessionária obriga-se a assegurar o funcionamento de, pelo menos, um bar e um restaurante em cada um dos aeroportos da RAM, com a seguinte excepção:
  - a) Poderá ser dispensado o funcionamento do serviço de restaurante no Aeroporto do Porto Santo, quando as reais necessidades da procura daqueles serviços, conexas com a flutuação do movimento do respectivo Aeroporto, assim o justifiquem.

b) Para efeitos da alínea anterior a Concessionária necessita da autorização da Concedente, solicitada através de requerimento devidamente fundamentado e dirigido à mesma.

6. ....

Este Contrato de Concessão de alteração é feito em dois exemplares que são assinados e rubricados pelos outorgantes.

~~Funchal aos 20 de Abril de 2010.~~

Pela primeira outorgante

CONCEIÇÃO MARIA DE SOUSA NUNES ALMEIDA ESTUDANTE  
(Secretária Regional do Turismo e Transportes)

Pela segunda outorgante

ANTÓNIO GUILHERMINO RODRIGUES  
(Presidente do Conselho de Administração da ANAM, S.A.)

## CONTRATO DE CONCESSÃO

### Alteração ao Contrato de Concessão celebrado em 9 de Julho de 1993

Entre a Região Autónoma da Madeira, representada pela Secretária Regional do Turismo e Transportes, Conceição Maria de Sousa Nunes Almeida Estudante, como primeira outorgante e a empresa "ANAM - Aeroportos e Navegação Aérea da Madeira, S.A.", representada pelo respectivo Presidente do Conselho de Administração, António Guilhermino Rodrigues, como segunda outorgante, ao abrigo da autorização conferida pela Resolução n.º 395/2010, de 15 de Abril, do Conselho do Governo Regional da Madeira, é alterado o Contrato de Concessão celebrado em 9 de Julho de 1993 por ambas as entidades, que se rege pelas cláusulas seguintes:

#### Cláusula Única

É alterado o n.º 5 da cláusula 6.ª do Contrato de Concessão celebrado em 9 de Julho de 1993, com a redacção seguinte:

#### Cláusula 6.ª

##### Regime de Exploração

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....
5. A Concessionária obriga-se a assegurar o funcionamento de, pelo menos, um bar e um restaurante em cada um dos aeroportos da RAM, com a seguinte excepção:
  - a) Poderá ser dispensado o funcionamento do serviço de restaurante no Aeroporto do Porto Santo, quando as reais necessidades da procura daqueles serviços, conexas com a flutuação do movimento do respectivo Aeroporto, assim o justifiquem.

b) Para efeitos da alínea anterior a Concessionária necessita da autorização da Concedente, solicitada através de requerimento devidamente fundamentado e dirigido à mesma.

6. ....

Este Contrato de Concessão de alteração é feito em dois exemplares que são assinados e rubricados pelos outorgantes.

Funchal aos 20 de Abril de 2010.

Pela primeira outorgante



CONCEIÇÃO MARIA DE SOUSA NUNES ALMEIDA ESTUDANTE  
(Secretária Regional do Turismo e Transportes)

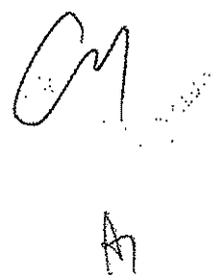
Pela segunda outorgante



ANTÓNIO GUILHERMINO RODRIGUES  
(Presidente do Conselho de Administração da ANAM, S.A.)

**CONTRATO DE CONCESSÃO**

**Alteração ao Contrato de Concessão celebrado em 9 de Julho de 1993**



Entre a Região Autónoma da Madeira, representada pela Secretária Regional do Turismo e Transportes, Conceição Maria de Sousa Nunes Almeida Estudante, como primeira outorgante e a empresa "ANAM - Aeroportos e Navegação Aérea da Madeira, S.A.", representada pelo respectivo Presidente do Conselho de Administração, António Guilhermino Rodrigues, como segunda outorgante, ao abrigo da autorização conferida pela Resolução n.º 395/2010, de 15 de Abril, do Conselho do Governo Regional da Madeira, é alterado o Contrato de Concessão celebrado em 9 de Julho de 1993 por ambas as entidades, que se rege pelas cláusulas seguintes:

**Cláusula Única**

É alterado o n.º 5 da cláusula 6.ª do Contrato de Concessão celebrado em 9 de Julho de 1993, com a redacção seguinte:

**Cláusula 6.ª**

**Regime de Exploração**

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....
5. A Concessionária obriga-se a assegurar o funcionamento de, pelo menos, um bar e um restaurante em cada um dos aeroportos da RAM, com a seguinte excepção:
  - a) Poderá ser dispensado o funcionamento do serviço de restaurante no Aeroporto do Porto Santo, quando as reais necessidades da procura daqueles serviços, conexas com a flutuação do movimento do respectivo Aeroporto, assim o justifiquem.

b) Para efeitos da alínea anterior a Concessionária necessita da autorização da Concedente, solicitada através de requerimento devidamente fundamentado e dirigido à mesma.

6. ....

Este Contrato de Concessão de alteração é feito em dois exemplares que são assinados e rubricados pelos outorgantes.

Funchal aos 20 de Abril de 2010.

Pela primeira outorgante



CONCEIÇÃO MARIA DE SOUSA NUNES ALMEIDA ESTUDANTE  
(Secretária Regional do Turismo e Transportes)

Pela segunda outorgante



ANTÓNIO GUILHERMINO RODRIGUES  
(Presidente do Conselho de Administração da ANAM, S.A.)

## CONTRATO DE CONCESSÃO

Alteração ao Contrato de Concessão celebrado em 9 de Julho de 1993

Entre a Região Autónoma da Madeira, representada pela Secretária Regional do Turismo e Transportes, Conceição Maria de Sousa Nunes Almeida Estudante, como primeira outorgante e a empresa "ANAM - Aeroportos e Navegação Aérea da Madeira, S.A.", representada pelo respectivo Presidente do Conselho de Administração, António Guilhermino Rodrigues, como segunda outorgante, ao abrigo da autorização conferida pela Resolução n.º 395/2010, de 15 de Abril, do Conselho do Governo Regional da Madeira, é alterado o Contrato de Concessão celebrado em 9 de Julho de 1993 por ambas as entidades, que se rege pelas cláusulas seguintes:

### Cláusula Única

É alterado o n.º 5 da cláusula 6.ª do Contrato de Concessão celebrado em 9 de Julho de 1993, com a redacção seguinte:

### Cláusula 6.ª

#### Regime de Exploração

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....
5. A Concessionária obriga-se a assegurar o funcionamento de, pelo menos, um bar e um restaurante em cada um dos aeroportos da RAM, com a seguinte excepção:
  - a) Poderá ser dispensado o funcionamento do serviço de restaurante no Aeroporto do Porto Santo, quando as reais necessidades da procura daqueles serviços, conexas com a flutuação do movimento do respectivo Aeroporto, assim o justifiquem.

b) Para efeitos da alínea anterior a Concessionária necessita da autorização da Concedente, solicitada através de requerimento devidamente fundamentado e dirigido à mesma.

6. ....

Este Contrato de Concessão de alteração é feito em dois exemplares que são assinados e rubricados pelos outorgantes.

~~Funchal aos 20 de Abril de 2010.~~

Pela primeira outorgante



CONCEIÇÃO MARIA DE SOUSA NUNES ALMEIDA ESTUDANTE  
(Secretária Regional do Turismo e Transportes)

Pela segunda outorgante



ANTÓNIO GUILHERMINO RODRIGUES  
(Presidente do Conselho de Administração da ANAM, S.A.)

A

**CONTRATO DE CONCESSÃO DOS SERVIÇOS AÉREOS REGULARES  
NO INTERIOR DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**

3  
A

Considerando que:

a) Através da Resolução do Conselho do Governo n.º 76/2009, de 8 de Maio, foi deliberado, ao abrigo das disposições conjugadas do artigo 109.º, n.º 1, do Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de Janeiro, da alínea e) do n.º 1 do artigo 18.º do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2007/A, de 27 de Dezembro, e da alínea a) do n.º 1 do artigo 17.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 1/2008/A, de 28 de Janeiro, delegar no Vice-Presidente do Governo Regional e no Secretário Regional da Economia os poderes para autorizar a abertura de um concurso público internacional para a adjudicação da exploração, em regime de concessão, dos serviços aéreos no interior da Região Autónoma dos Açores, pelo prazo de cinco anos, bem como para praticar todos os restantes actos atinentes a este procedimento que, nos termos do referido Código dos Contratos Públicos, sejam cometidos ao órgão competente para a decisão de contratar;

b) Na sequência dessa Resolução do Conselho do Governo, em 15 de Maio de 2009, foi aberto o “Concurso Público Internacional para a Celebração do Contrato de Concessão dos Serviços Aéreos Regulares no Interior da Região Autónoma dos Açores”;

c) Após a devida tramitação, pelo despacho conjunto do Vice-Presidente do Governo Regional e do Secretário Regional da Economia, de 13 de Agosto de 2009, foi adjudicada a concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores à sociedade Sata Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.;

d) Nos termos do artigo 98.º do Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de Janeiro, o Vice-Presidente do Governo Regional e o Secretário Regional da Economia aprovaram a minuta do presente contrato através do Despacho Conjunto de 28 de Agosto de 2009;

LA  
H  
3

e) A Sata Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A, apresentou os documentos referidos nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 81.º do Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de Janeiro, assim como cópia autenticada da licença de exploração emitida por um Estado-Membro da União Europeia, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro, e cópia autenticada do certificado aéreo válido e adequado às rotas postas a concurso;

f) A Sata Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., garantiu o bom e pontual cumprimento das suas obrigações através de garantia bancária autónoma, incondicional e à primeira solicitação, nos termos do artigo 26.º do Programa do referido concurso;

g) A despesa inerente à celebração do presente contrato tem cabimento no Programa 25 – Desenvolvimento dos Transportes Aéreos, acção 25-3-A – Concessão das Rotas Inter-Ilhas, código 05.01.01,

Entre:

**Como primeiro outorgante: Região Autónoma dos Açores**, representada neste acto pelo Dr. Sérgio Humberto Rocha de Ávila, na qualidade de Vice-Presidente do Governo Regional, e pelo Dr. Vasco Ilídio Alves Cordeiro, na qualidade de Secretário Regional da Economia, ao abrigo de competências delegadas pelo n.º 1 da Resolução n.º 76/2009, de 8 de Maio, nos termos do disposto do n.º 1 do artigo 109.º do Código dos Contratos Públicos conjugado com o disposto na alínea e) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 18.º do Decreto Legislativo Regional n.º 6/2009/A, de 7 de Maio, que aprova o orçamento da Região Autónoma dos Açores para o ano de 2009, e na alínea a) do n.º 1 do artigo 17.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 1/2008/A, de 28 de Janeiro, adiante designada por Concedente;

CA  
A  
M  
3

Como segundo outorgante: **SATA AIR AÇORES – SOCIEDADE AÇORIANA DE TRANSPORTES AÉREOS, S.A.**, com sede na Avenida Infante D. Henrique, n.º 55 – 2.º, em Ponta Delgada, matriculada na Conservatória do Registo Comercial de Ponta Delgada, sob o n.º 02272/2000.11.10 com o capital social de € 16 809 500,00, representada pelo Presidente Prof. Dr António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes, e pelo Dr. António Maurício do Couto Tavares de Sousa, na qualidade de Administrador, doravante designada por Concessionária.

É celebrado o presente contrato, nos termos e condições constantes das cláusulas seguintes:

## CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

### 1.ª

#### Objecto

O presente contrato tem por objecto a exploração, em regime de concessão, dos serviços aéreos regulares nas rotas identificadas no n.º 1 da cláusula 7.ª do presente contrato, com respeito pelas obrigações de serviço público publicadas no Jornal Oficial da União Europeia n.º C 111/7, de 15 de Maio de 2009.

### 2.ª

#### Definições

Para efeitos do presente contrato, sempre que iniciados por maiúsculas e salvo se do contexto resultar claramente sentido diferente, os termos referidos nas alíneas seguintes têm o sentido que aí lhes é fixado:

- a) Código dos Contratos Públicos - O Código dos Contratos Públicos aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de Janeiro;

- SA  
Kui  
7
- b) Contrato - O contrato de concessão a celebrar na sequência do "Concurso Público Internacional para a Celebração do Contrato de Concessão dos Serviços Aéreos Regulares no Interior da Região Autónoma dos Açores";
  - c) Concedente - A Região Autónoma dos Açores;
  - d) Concessão - A concessão dos serviços aéreos regulares nas rotas referidas no n.º 1 da cláusula 7.ª;
  - e) Concessionária - A Sata Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.;
  - f) DROT - Direcção Regional do Orçamento e Tesouro da Região Autónoma dos Açores;
  - g) DRTAM - Direcção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos da Região Autónoma dos Açores;
  - h) IATA - *International Air Transport Association*;
  - i) INAC - Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.;
  - j) Programa do Concurso - O Programa do "Concurso Público Internacional para a Celebração do Contrato de Concessão dos Serviços Aéreos Regulares no Interior da Região Autónoma dos Açores";
  - k) Proposta - A proposta adjudicada no âmbito do "Concurso Público Internacional para a Celebração do Contrato de Concessão dos Serviços Aéreos Regulares no Interior da Região Autónoma dos Açores";
  - l) Serviços Aéreos - Os serviços aéreos regulares nas rotas referidas no n.º 1 da cláusula 7.ª.

### 3.ª

#### Contrato

O Contrato integra, para além do clausulado contratual e respectivos anexos, os seguintes elementos:

- a) Os suprimentos dos erros e omissões do Caderno de Encargos identificados pelos concorrentes, desde que os mesmos tenham sido expressamente aceites pelos órgãos competentes para a decisão de contratar;

- A  
Am  
F
- b) Os esclarecimentos e as rectificações que venham a ser prestados, nos termos do artigo 50.º do Código dos Contratos Públicos e do artigo 6.º do Programa do Concurso;
  - c) O Contrato;
  - d) A proposta adjudicada;
  - e) Os esclarecimentos que o adjudicatário venha a prestar a respeito da sua proposta, sem prejuízo do disposto no artigo 72.º, n.º 2, do Código dos Contratos Públicos.

4.ª

#### **Interpretação do Contrato**

1 - Em caso de divergência ou discrepância entre os vários elementos indicados nas alíneas da cláusula anterior, a prevalência obedece à ordem porque vêm aí enunciados.

2 - Em caso de divergência entre os documentos referidos nas alíneas da cláusula anterior e o clausulado do contrato e seus anexos, prevalecem os primeiros, salvo quanto aos ajustamentos propostos de acordo com o disposto no artigo 99.º do Código dos Contratos Públicos e aceites pelo adjudicatário nos termos do disposto no artigo 101.º desse mesmo Código.

3 - Em caso de dúvida sobre a interpretação das regras aplicáveis à execução do Contrato, a Concessionária deve solicitar, por escrito, o devido esclarecimento à Concedente.

4 - Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, as dúvidas de interpretação e integração do regime aplicável ao Contrato são resolvidas com base na prevalência do sentido que melhor acautele o interesse público na boa execução das obrigações da Concessionária e no regular e ininterrupto funcionamento da Concessão.

5.ª

### **Entrada em vigor do Contrato**

Para todos os efeitos permitidos por lei, o Contrato entra em vigor no dia 1 de Outubro de 2009, com excepção da cláusula 18.º n.º 2 que entra em vigor na data de assinatura deste contrato.

6.ª

### **Representação da Concedente**

Sem prejuízo de disposição legal ou contratual em sentido contrário, o exercício de direitos contratuais da Concedente cabe à DRTAM.

## **CAPÍTULO II DA CONCESSÃO**

7.ª

### **Objecto contratual e natureza da Concessão**

1 - O Contrato tem por objecto principal atribuir à Concessionária a exploração dos serviços aéreos regulares nas seguintes rotas:

- a) Ponta Delgada - Santa Maria - Ponta Delgada (PDL/SMA/PDL);
- b) Ponta Delgada - Terceira - Ponta Delgada (PDL/TER/PDL);
- c) Ponta Delgada - Horta - Ponta Delgada (PDL/HOR/PDL);
- d) Ponta Delgada - Pico - Ponta Delgada (PDL/PIX/PDL);
- e) Ponta Delgada - São Jorge - Ponta Delgada (PDL/SJZ/PDL);
- f) Ponta Delgada - Flores - Ponta Delgada (PDL/FLW/PDL);
- g) Terceira - Graciosa - Terceira (TER/GRW/TER);
- h) Terceira - São Jorge - Terceira (TER/SJZ/TER);
- i) Terceira - Pico - Terceira (TER/PIX/TER);
- j) Terceira - Horta - Terceira (TER/HOR/TER);

- k) Terceira - Flores - Terceira (TER/FLW/TER);
- l) Terceira - Corvo - Terceira (TER/CVU/TER);
- m) Horta - Flores - Horta (HOR/FLW/HOR);
- n) Horta - Corvo - Horta (HOR/CVU/HOR);
- o) Corvo - Flores - Corvo (CVU/FLW/CVU).

2 - A Concessão é de serviço público.

8.<sup>a</sup>

#### **Regime de Exclusividade**

1 - A exploração dos serviços aéreos regulares nas rotas referidas na cláusula anterior ~~cabe em exclusivo à Concessionária.~~

2 - O regime de exclusividade descrito no número anterior terá como condição de vigência a obrigação de a Concessionária fazer a exploração efectiva dos serviços concessionados, assim como o cumprimento das obrigações de serviço público a que se encontra adstrita.

9.<sup>a</sup>

#### **Regime do risco**

A Concessionária assume integral responsabilidade pelos riscos relativos à Concessão, excepto quando o contrário resulte expressamente do Contrato.

10.<sup>a</sup>

#### **Prazo de Concessão**

O prazo da Concessão é de 5 (cinco) anos, com início em 1 de Outubro de 2009.

CA  
A  
B  
C

**CAPÍTULO III**  
**OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA**

**11.ª**

**Exploração dos serviços aéreos**

1 - A Concessionária obriga-se a explorar os Serviços Aéreos de acordo com as exigências de um regular, contínuo e eficiente funcionamento dos serviços públicos concessionados, nos termos do Contrato e da legislação aplicável.

2 - A Concessionária, para efeitos do disposto no número anterior, deve adoptar os melhores padrões de qualidade disponíveis em cada momento.

3 - Sem prejuízo do disposto nas cláusulas seguintes, a Concessionária obriga-se a oferecer a capacidade de transporte adequada aos níveis de procura, acautelando sempre a comodidade, rapidez e segurança dos serviços prestados.

4 - A utilização dos serviços concessionados só pode ser recusada a quem não satisfaça ou viole as disposições legais aplicáveis.

5 - A Concessionária não pode, em qualquer circunstância, discriminar ou estabelecer diferenças de tratamento entre os utentes, salvo nos casos previstos na lei ou no Contrato.

**12.ª**

**Obrigações da Concessionária**

Sem prejuízo do disposto na cláusula anterior e de outras obrigações previstas na legislação aplicável, ou na Proposta, da celebração do Contrato decorrem para a Concessionária as seguintes obrigações:

- a) Obrigação de cumprir integralmente as obrigações de serviço público, nos termos da cláusula 13.ª e tal como publicadas no Jornal Oficial da União Europeia n.º C 111/7, de 15 de Maio de 2009;

- SA  
W  
3
- b) Obrigação de obter todos os meios financeiros necessários ao cumprimento das obrigações a que se encontra adstrita em razão do Contrato, nos termos da cláusula 14.ª;
  - c) Obrigação de afectar todos os meios técnicos, humanos e materiais necessários à prestação dos serviços objecto do Contrato, nos termos das cláusulas 15.ª e 16.ª;
  - d) Obrigação de fornecer às entidades competentes todos os documentos relevantes em matérias que digam directamente respeito à segurança da exploração da concessão, nos termos da cláusula 18.ª, n.º 2;
  - e) Obrigação de assegurar a existência e manutenção das apólices de seguro necessárias, nos termos da cláusula 25.ª;
  - f) Obrigação de cooperar, de forma prioritária, com as entidades de protecção civil na concepção e adopção de medidas de emergência, seja no planeamento dessas medidas, seja na sua execução;
  - g) Obrigação de informação, nos termos da cláusula 20.ª;
  - h) Obrigação de sigilo, nos termos da cláusula 21.ª;
  - i) Obrigação de obter todas as licenças, certificações, credenciações e autorizações necessárias ao exercício das actividades integradas ou de algum modo relacionadas com o objecto do Contrato, nos termos da cláusula 17.ª.

### 13.ª

#### Obrigações de Serviço Público

1 - Na exploração dos Serviços Aéreos, a Concessionária obriga-se a cumprir integralmente as obrigações de serviço público publicadas no Jornal Oficial da União Europeia C 111/7, de 15 de Maio de 2009.

2 - As obrigações de serviço público, assim como os respectivos mecanismos de execução, podem ser modificados ou ajustados por razões de interesse público decorrentes de novas necessidades ou de uma nova ponderação das circunstâncias existentes.

14.ª

**Meios Financeiros**

1 - A Concessionária é a única responsável pela obtenção dos meios financeiros necessários ao desenvolvimento das actividades que integram o objecto da Concessão, incluindo o cumprimento integral das obrigações de serviço público.

2 - Não são oponíveis à Concedente quaisquer excepções ou meios de defesa que resultem das relações contratuais que eventualmente venham a ser estabelecidas entre a Concessionária e quaisquer entidades financiadoras.

15.ª

**Aeronaves**

1 - Sem prejuízo do disposto no número seguinte, a Concessionária obriga-se a afectar à Concessão as aeronaves necessárias e adequadas à prestação dos Serviços Aéreos.

2 - A Concessionária obriga-se a que as aeronaves afectas à Concessão tenham as seguintes características mínimas:

- a) Devem cumprir as condições técnicas e operacionais que lhes permitam a operação para aeródromos com restrições de voo nocturno;
- b) Estarem equipadas com todos os instrumentos necessários à navegação por instrumentos, aproximação de precisão e não precisão e equipamento de navegação autónoma (*Global Positioning Systems*);
- c) Estarem equipadas com rádios para comunicações bilaterais;
- d) Estarem equipadas com cabines pressurizadas, salvo nos casos previstos no número seguinte;
- e) Estarem equipadas com instalações sanitárias;
- f) Terem capacidade para transportar, em condições normais de operação e com uma taxa de ocupação de 90% - calculada em relação à capacidade real declarada para a rota -, 20 Kg de bagagem por passageiro e, pelo menos, 250 Kg de carga e/ou correio, salvo no caso das aeronaves utilizadas nas ligações de/para a ilha do Corvo, onde a capacidade mínima deve ser de 50 Kg de bagagem por pessoa.

A  
3  
A

3 - No caso das aeronaves afectas à exploração das rotas de/para a ilha do Corvo, o requisito de cabine pressurizada previsto na alínea *d)* do número anterior é dispensável, podendo essas aeronaves ser também utilizadas noutras rotas, mas apenas complementarmente, isto é, desde que no dia em que operem estejam previstas frequências com aeronaves que satisfaçam todos os requisitos previstos no número anterior.

4 - Para efeitos da alínea *f)* do n.º 2, a capacidade real de transporte de passageiros de cada aeronave, em cada rota, será calculada com base nos critérios definidos no JAR-OPS1, sub-parte J I.620, e atentas as condições operacionais dos respectivos aeroportos.

5 - A Concessionária obriga-se ainda a garantir que as aeronaves afectas à Concessão tenham as características técnicas constantes da sua Proposta.

6 - No caso de a Concedente verificar que as aeronaves utilizadas pela Concessionária são insuficientes ou as suas características inadequadas à boa execução do Contrato, pode aquela impor o seu reforço, incluindo a contratação de meios materiais ou a sua substituição.

## 16.ª

### Meios Humanos e Materiais afectos à Concessão

1 - A Concessionária obriga-se a afectar à Concessão todos os meios humanos, técnicos e materiais necessários e adequados à prestação dos serviços objecto do Contrato, devendo manter operacionais os recursos que permitam, com menores encargos para a Concedente, garantir serviços de transporte de qualidade, por forma a satisfazer padrões adequados de continuidade, regularidade, quantidade e preço, e constituir reservas suficientes que garantam a fiabilidade dos serviços.

2 - A exploração dos Serviços Aéreos pode ser feita pela Concessionária, quer através de meios próprios, quer através de meios alheios.

3 - Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, a Concessionária obriga-se, desde do início da exploração dos Serviços Aéreos, ao seguinte:

- a) Garantir que cada aeronave a afectar às ligações que não envolvam a ilha do Corvo disponha de duas tripulações completas e tripulação comercial que falem e compreendam português e que, nas tripulações a afectar às ligações à ilha do

A  
B  
A

Corvo, a maioria dos membros da tripulação técnica fale e compreenda o português;

- b) Dispor de serviços de operações, em cada ilha da Região Autónoma dos Açores, para acompanhamento diário de todos os voos programados;
- c) Dispor, na Região Autónoma dos Açores, de técnicos de manutenção e engenharia, instalações, equipamento técnico de suporte necessário, com certificação JAR 145, e *stocks* de sobressalentes necessários para assegurar o cumprimento do plano de manutenção das aeronaves (manutenção de linha e manutenção de base, ensaios e inspecções protocolares periódicas);
- d) Dispor de meios humanos, logísticos e técnicos, em cada ilha da Região Autónoma dos Açores, por forma a garantir a aquisição individual de lugares pelo público;
- e) Dispor de sistema de reservas informatizado, sem prejuízo do recurso a outros canais de distribuição que, atentas as características dos serviços, garantam uma informação adequada.

4 - A Concessionária obriga-se ainda a afectar à Concessão os meios humanos, técnicos e materiais previstos na Proposta.

5 - No caso de a Concedente verificar que os meios utilizados pela Concessionária são insuficientes ou inadequados à boa execução do Contrato, pode aquela impor o seu reforço, incluindo a aquisição de meios materiais ou a sua substituição.

6 - A Concedente terá o direito de requisitar, nos termos da lei, os bens e trabalhadores afectos à Concessão, devendo a requisição terminar quando cessar o motivo que lhe tiver dado causa.

## 17.ª

### **Obtenção de licenças e outras certificações**

A Concessionária é responsável pela obtenção de todas as licenças, certificações, credenciações e autorizações necessárias ao exercício das actividades integradas ou de algum modo relacionadas com o objecto do Contrato, sendo igualmente da sua responsabilidade todas as consequências decorrentes da inexistência daquelas licenças, certificações,

credenciações ou autorizações.

## 18.ª

### Segurança

1 - A Concessionária está obrigada a cumprir todas as disposições aplicáveis em matéria de segurança, resultantes da legislação nacional ou comunitária, da Convenção sobre Aviação Civil Internacional e seus anexos, ou de outras convenções ou acordos internacionais, bem como as normas e procedimentos constantes de JAR ou emanados do INAC.

2 - A Concessionária deve apresentar ao INAC e à DRTAM, antes da data de início da exploração, toda a documentação respeitante a licenças ou certificados do pessoal e material a afectar à Concessão e, bem assim, os manuais de operações e manutenção e outros documentos subjacentes à respectiva certificação enquanto operador aéreo, manuais de segurança ou planos de emergência, bem como contratos com terceiros respeitantes à operação ou manutenção de aeronaves a utilizar na exploração dos serviços concessionados ou à segurança dos serviços.

3 - O INAC pode impor a adopção de medidas destinadas a reforçar a segurança dos serviços de transporte.

4 - A Concessionária não pode introduzir quaisquer alterações aos seus manuais de segurança e planos de emergência sem a aprovação prévia do INAC.

## 19.ª

### Plano de Exploração

1 - Desde o início da exploração até ao dia 31 de Dezembro de 2009, o plano de exploração a considerar pela Concessionária, corresponde ao apresentado a concurso nos termos da alínea e) do n.º 1 do artigo 10.º do Programa de Concurso.

2 - Para o período de 1 de Janeiro de 2010 até ao final do Inverno IATA 2009/2010 e estações seguintes, a Concessionária deve submeter à aprovação da DRTAM um plano de

SA  
37  
A  
frequências, capacidades e faixas horárias dos voos concessionária, sob a forma de programa detalhado, relativo a cada estação IATA, até 60 (sessenta) dias antes do início da estação em causa.

## 20.ª

### Dever de informação

Ao longo de todo o período da Concessão e sem prejuízo das demais obrigações de informação estabelecidas no Contrato e na lei, a Concessionária obriga-se a:

- a) Informar imediatamente a Concedente de quaisquer circunstâncias que cheguem ao seu conhecimento e que possam condicionar o normal desenvolvimento das actividades concedidas, ou que previsivelmente impeçam o cumprimento integral de qualquer uma das suas obrigações, ou que possam constituir causa de sequestro da Concessão;
- b) Prestar à Concedente quaisquer informações ou esclarecimentos necessários ao acompanhamento e fiscalização da execução do Contrato;
- c) Elaborar e a apresentar à DRTAM, no prazo de 15 (quinze) dias após o termo de cada mês, relatório sobre a exploração dos Serviços Aéreos e cumprimento das obrigações de serviço público por rotas;
- d) Elaborar relatórios específicos atinentes a determinados aspectos da execução do Contrato, sempre que tal lhe seja determinado pela Concedente;
- e) Prestar, no prazo fixado para o efeito, as informações complementares ou adicionais que lhe sejam solicitadas pela DRTAM, pelo INAC ou por outras entidades fiscalizadoras.

## 21.ª

### Obrigações de sigilo

1 - A Concessionária obriga-se a garantir que toda a informação relativa ao Contrato que lhe seja disponibilizada e, bem assim, aquela a que os seus funcionários, agentes, subcontratados e consultores, por qualquer modo, tenham acesso, será de utilização exclusiva no âmbito da realização do objecto do Contrato, não podendo ser transmitida a quaisquer

outras pessoas ou entidades sem prévia autorização escrita da Concedente e, quando exigível, da entidade titular originária dessa informação; a Concessionária é responsável pelo cumprimento destas obrigações por parte dos seus funcionários, agentes, subcontratados e consultores.

2 - A Concessionária poderá transmitir informações que legalmente esteja obrigada a transmitir, que sejam necessárias para a obtenção de qualquer autorização administrativa ou que sejam necessárias para a instrução de quaisquer procedimentos administrativos ou processos jurisdicionais.

3 - O disposto na presente cláusula não é aplicável caso a matéria em questão tivesse já passado a ser do conhecimento público ou tenha chegado ao conhecimento da Concessionária por meios lícitos não relacionados com o Contrato.

## 22.ª

### Fiscalização da Concessão

1 - Cabe ao INAC e à DRTAM fiscalizar e acompanhar a actividade da Concessionária em tudo o que respeita ao cumprimento do Contrato, da legislação e regulamentos aplicáveis e, bem assim, em tudo o que respeite a matérias não abrangidas no âmbito das atribuições e competências de outras entidades.

2 - Sem prejuízo do disposto nos artigos 302.º, 303.º, 305.º e 306.º do Código dos Contratos Públicos, para efeitos do disposto no número anterior, o INAC e a DRTAM podem ordenar a realização de ensaios, testes ou exames que permitam avaliar as condições de funcionamento e as características dos equipamentos, sistemas e instalações afectos à Concessão.

3 - Cabe à DROT e à DRTAM fiscalizar a actividade da Concessionária no que respeita aos aspectos económicos, financeiros e fiscais da Concessão, cabendo-lhes, entre o mais, pronunciarem-se sobre o valor das compensações financeiras a pagar pela Concedente, nomeadamente em função do resultado da fiscalização das obrigações cometidas ao INAC e à DRTAM, nos termos dos números anteriores.

SA  
37  
Hen

4 - A Concessionária obriga-se a dispor de um sistema de informação contabilística que permita a identificação e fundamentação dos custos e proveitos imputáveis aos serviços concessionados.

5 - As entidades referidas nos números anteriores podem ainda solicitar a presença dos representantes da Concessionária para participar em reuniões que tenham por objecto discutir matérias relacionadas com a execução do Contrato.

6 - As determinações dos órgãos com poderes de fiscalização são imediatamente aplicáveis e vinculam a Concessionária.

## SECÇÃO II

### OBRIGAÇÕES DA CONCEDENTE

#### 23.ª

#### Compensação Financeira

1 - Como contrapartida da prestação dos serviços contemplados como obrigações de serviço público, a Concedente obriga-se a pagar à Concessionária uma compensação financeira a calcular nos termos do número seguinte, cujo valor, durante todo o prazo da concessão, não pode ser superior a € 115.000.000,00 (cento e quinze milhões de euros), sendo que por cada ano de concessão o valor máximo da compensação financeira a atribuir será a seguinte:

- a) 1 de Outubro de 2009 a 30 de Setembro de 2010: € 22.914.609,00;
- b) 1 de Outubro de 2010 a 30 de Setembro de 2011: € 22.801.007,00;
- c) 1 de Outubro de 2011 a 30 de Setembro de 2012: € 22.935.862,00;
- d) 1 de Outubro de 2012 a 30 de Setembro de 2013: € 23.075.102,00;
- e) 1 de Outubro de 2013 a 30 de Setembro de 2014: € 23.273.420,00.

2 - A compensação financeira a atribuir nos termos do número anterior será calculada de acordo com as seguintes regras:

- SA  
B  
A
- a) *Déficit* de exploração, o qual será determinado anualmente, “*ex post*”, em função dos custos e proveitos devidamente justificados e efectivamente incorridos na exploração do serviço, excluindo custos financeiros e extraordinários;
  - b) As rendas pagas pela Concessionária em regime de locação operacional, nos termos definidos na “directriz contabilística n.º 25”, serão consideradas na totalidade como custos da concessão, sendo, contudo, excluídas do cálculo da remuneração de capital;
  - c) Eventuais alterações à forma de locação de equipamentos no período da concessão carecem da aprovação prévia das respectivas entidades fiscalizadoras;
  - d) Os custos de exploração determinados nos termos das alíneas anteriores serão acrescidos de uma remuneração de capital calculada do seguinte modo: custos de exploração referidos na alínea a) multiplicados por uma taxa de remuneração igual ao indexante da taxa *Euribor* a um ano arredondada às milésimas, calculada segundo a média das taxas em vigor no último dia de cada mês do ano em causa (ou do indexante equivalente que lhe suceda), acrescida de 2,5 pontos percentuais;
  - e) Após certificação pela DROT e pela DRTAM, o total da compensação financeira suportada pela Concedente corresponderá ao menor dos dois valores seguintes:
    - i. Ao valor calculado de acordo com as alíneas a) a d);
    - ii. Ao limite do montante da compensação financeira indicado no n.º 1 para cada ano da concessão.

2 - Para certificação do valor a pagar, a Concessionária deve remeter à DROT e à DRTAM, no prazo de 30 dias após o decurso de cada ano de concessão, um relatório anual pormenorizado da execução da Concessão, com informação detalhada sobre os elementos referidos nas alíneas a) e c) do número anterior, contendo em especial a imputação dos custos de exploração, bem como os procedimentos e critérios contabilísticos utilizados.

3 - O pagamento pela Concedente à Concessionária da compensação financeira será efectuada após cada trimestre, no valor correspondente a  $\frac{1}{4}$  do limite referido na subalínea ii., da alínea e) do n.º 1, sendo que o pagamento relativo ao último trimestre de cada ano, só será

SA  
37  
Ari

disponibilizado após o apuramento do montante exacto da compensação devida e corresponderá à diferença entre o referido montante e o somatório dos pagamentos já efectuados.

4 - Caso o saldo correspondente ao último trimestre de cada ano seja a favor da Concedente, haverá lugar a compensação no trimestre imediatamente a seguir, salvo o último trimestre da concessão, em que tal quantia será objecto de reembolso.

#### 24.ª

##### Reposição do equilíbrio financeiro

1 - A Concessionária tem direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão nos termos do artigo 282.º do Código dos Contratos Públicos, assim como nos seguintes casos e noutros que o Contrato preveja:

- a) Se for determinada pela Concedente uma modificação unilateral do Contrato ou das obrigações de serviço público, desde que, em resultado directo da mesma, se verifique, para a Concessionária, um significativo aumento dos custos ou uma significativa perda de receitas;
- b) Se ocorrer uma alteração anormal e imprevisível das condições em que se baseou o Contrato, da qual resulte um aumento significativo dos custos.

2 - Para efeitos da alínea *b)* do número anterior, consideram-se alterações anormais e imprevisíveis das condições em que se baseou o Contrato os seguintes casos:

- a) Variação superior a 10% no preço médio do combustível, expresso em euros, relativamente ao ano de celebração do Contrato;
- b) Variação superior a 10% na cotação média do dólar face ao euro, relativamente ao ano de celebração do Contrato, aplicável exclusivamente a rendas de aeronaves, reserva de manutenção e seguros;
- c) Variação das taxas aeronáuticas e aeroportuárias superior à taxa de inflação do ano anterior;
- d) Variação nos prémios de seguros superior à taxa de inflação do ano anterior.

SA

33

AN

#### CAPÍTULO IV

#### GARANTIAS DO CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA

✓

##### 25.º

##### Seguros

1 - A Concessionária obriga-se a celebrar e a manter em vigor durante todo o período de vigência do Contrato, de acordo com a legislação aplicável e pagando periodicamente os respectivos prémios, as apólices de seguro necessárias para garantir uma efectiva e compreensiva cobertura de todos os riscos seguráveis e inerentes à exploração dos serviços concessionados, nomeadamente de responsabilidade civil, contratual e extracontratual, de responsabilidade civil profissional e de responsabilidade por acidentes de trabalho.

2 - Na data de entrada em vigor do Contrato, a Concessionária deve apresentar à Concedente e ao INAC as apólices de seguro relativas aos riscos acima referidos, para efeito de apreciação da sua adequabilidade.

3 - Caso a Concedente ou o INAC considerem, fundamentadamente, que as apólices de seguro não são suficientes para cobrir os riscos referidos no n.º 1, a Concessionária obriga-se a alterar as apólices em conformidade, no prazo que seja razoavelmente fixado pela Concedente.

4 - A Concessionária obriga-se a inserir nas apólices de seguros condição suficiente para assegurar que quaisquer alterações das mesmas sejam objecto de autorização escrita da Concedente.

##### 26.º

##### Caução

1 - A caução prestada pela Concessionária, sob a forma de garantia bancária, para garantir o bom e pontual cumprimento do Contrato e que se encontra em anexo ao presente

37 LA  
A

contrato, pode ser executada pela Concedente, sem necessidade de prévia decisão judicial ou arbitral, para satisfação de quaisquer créditos resultantes de mora, cumprimento defeituoso ou incumprimento definitivo pela Concessionária das obrigações contratuais ou legais, incluindo o pagamento de penalidades, ou para quaisquer outros efeitos especificamente previstos no Contrato ou na lei.

2 - A resolução do Contrato pela Concedente não impede a execução da caução, conquanto para isso haja motivo.

3 - A execução parcial ou total da caução referida nos números anteriores constitui a Concessionária na obrigação de proceder à sua reposição pelo valor existente antes dessa mesma execução, no prazo de 15 (quinze) dias após a notificação da Concedente para esse efeito.

4 - A caução a que se referem os números anteriores é liberada no prazo de 30 (trinta) dias após o cumprimento de todas as obrigações da Concessionária.

## CAPÍTULO V

### SUBCONTRATAÇÃO E MODIFICAÇÃO

#### 27.ª

##### Cessão da Posição Contratual da Concessionária

1 - A cessão da posição contratual da Concessionária carece sempre de autorização da Concedente.

2 - Para efeitos da autorização prevista no número anterior, a Concessionária deve apresentar uma proposta fundamentada e instruída com todos os documentos de habilitação relativos ao potencial cessionário previstos no artigo 25.º do Programa do Concurso, bem como todas as outras informações consideradas relevantes pela Concedente.

3 - A Concedente deve pronunciar-se sobre a proposta da Concessionária no prazo de 30 (trinta) dias a contar da respectiva apresentação, desde que regularmente instruída.

28.<sup>a</sup>

### Subcontratação

1 - Sem prejuízo do disposto no número seguinte, a Concessionária pode subcontratar a realização dos serviços compreendidos no Contrato, sempre que tal seja necessário para fazer face à ocorrência de acontecimentos imprevisíveis ou para satisfazer o plano de exploração, sem prejuízo de se manter directamente responsável pelo cumprimento das obrigações decorrentes do Contrato.

2 - A subcontratação está sujeita a autorização da DRTAM, salvo se se tratar da ~~subcontratação de outras transportadoras aéreas, caso em que a subcontratação se encontra~~ sujeita a autorização conjunta da DRTAM e do INAC.

3 - Para efeitos do disposto no número anterior, a Concessionária deve apresentar à DRTAM e/ou INAC uma proposta fundamentada e instruída com todos os documentos de habilitação relativos ao potencial subcontratante previstos no artigo 25.º do Programa do Concurso.

4 - As entidades competentes para autorizar a subcontratação nos termos do n.º 2 devem pronunciar-se sobre a proposta de subcontratação no prazo de 30 (trinta) dias a contar da respectiva apresentação, desde que regularmente instruída.

5 - A exploração dos serviços concessionados poderá ser em regime de *code-share* ou *interline*, sendo necessária a obtenção de parecer favorável da DRTAM, depois de ouvido o INAC.

A  
Ami  
37

**CAPÍTULO VI**  
**RESPONSABILIDADE DA CONCESSIONÁRIA**

29.<sup>a</sup>

**Responsabilidade da Concessionária**

1 - A Concessionária é, face à Concedente, a única e directa responsável pelo atempado e rigoroso cumprimento das obrigações constantes do Contrato e das decorrentes de normas, regulamentos ou disposições administrativas que lhe sejam aplicáveis, não podendo opor à Concedente qualquer contrato ou relação com terceiros para exclusão ou limitação dessa responsabilidade.

2 - A Concessionária responde, nos termos da lei geral, por quaisquer prejuízos causados no exercício das actividades que constituem o objecto do Contrato, pela culpa ou pelo risco.

3 - A Concessionária responde ainda, nos termos da presente cláusula, pelos danos causados, pelos actos e omissões de terceiros a que tenha recorrido, seja a que título for, no âmbito do cumprimento de obrigações emergentes do Contrato, como se tais actos ou omissões fossem por si praticados.

4/- A Concessionária é ainda responsável pelo cumprimento de todas as obrigações acessórias do objecto do Contrato e, neste âmbito, pelos prejuízos resultantes das respectivas acções ou omissões.

**CAPÍTULO VII**  
**INCUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA,**  
**SUSPENSÃO E EXTINÇÃO DO CONTRATO**

SA

*[Handwritten marks]*

30.ª

**Penalidades contratuais**

1 - Sem prejuízo das situações que poderão dar origem a sequestro ou resolução do contrato, a mora, o cumprimento defeituoso e o incumprimento das obrigações contratuais ou das determinações do INAC e da DRTAM proferidas nos termos da lei ou do Contrato, por causa que seja imputável à Concessionária, pode determinar a aplicação de penalidades contratuais nos termos da presente cláusula.

2 - Sem prejuízo do disposto no número seguinte, o montante das penalidades a aplicar varia, em função da gravidade e do grau da culpa, entre € 550 e o valor correspondente a 10% do preço contratual, devendo ser pagas nos termos e prazo fixados na respectiva notificação à Concessionária.

3 - No caso de interrupção temporária ou definitiva dos Serviços Aéreos imputável à Concessionária, o valor da penalidade será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

a) Durante o primeiro ano :  $\frac{(D \times M)}{N} \times 3$

em que:

- D = *deficit* real apurado durante o período de exploração;
- N = número de meses, de exploração (arredondado, em excesso, para as unidades);
- M = número de meses de carência (arredondado, por defeito, para as unidades);
- N+M = 12;
- 3 = coeficiente multiplicado da penalidade;

b) Nos restantes anos :  $\frac{(D \times M)}{12} \times 3$

em que:

- D = *deficit* real apurado no ano anterior;
- M = número de meses de carência no ano em causa (arredondado por defeito, para as unidades);
- 3 = coeficiente multiplicador da penalidade.

SA

37

4 - Se a Concessionária não proceder ao pagamento voluntário das penalidades contratuais que lhe forem aplicadas decorridos 10 (dez) dias após o termo do prazo fixado na notificação referida no n.º 2, a Concedente pode utilizar a caução para pagamento das mesmas.

5 - O valor acumulado das sanções referidas nos números anteriores não pode exceder 20% do preço contratual, sem prejuízo do poder de resolução do Contrato.

6 - Nos casos em que seja atingido o limite previsto no número anterior e a Concedente decida não proceder à resolução do Contrato, por dela resultar grave dano para o interesse público, aquele limite é elevado para 30%.

7 - O pagamento de penalidades contratuais não isenta a Concessionária da responsabilidade criminal, contra-ordenacional e civil a que eventualmente haja lugar, nem exclui a aplicação de outras sanções que decorram da lei ou de regulamento, nem tão pouco prejudica a possibilidade de sequestro ou resolução do Contrato.

8 - Sempre que um facto dê origem ao pagamento de penalidades e possa originar a resolução do Contrato, a aplicação de penalidades que sejam devidas por esse facto não prejudica as obrigações indemnizatórias decorrentes da resolução.

### 31.ª

#### Força Maior

1 - Para todos os efeitos do Contrato, só são consideradas de força maior as circunstâncias que impossibilitem o cumprimento por uma das partes, alheias ao seu controlo, que ela não pudesse conhecer ou prever à data da celebração do Contrato e cujos efeitos não lhe fosse razoavelmente exigível contornar ou evitar.

2 - Os requisitos do conceito de força maior estipulados no número anterior são cumulativos.

3 - Não constituem casos força maior invocáveis pela Concessionária, designadamente:

- a) Circunstâncias que não constituam força maior para os subcontratados da Concessionária, na parte em que intervenham;

- SA  
3/12/11
- b) Greves ou conflitos laborais limitados à sociedade da Concessionária, bem como a sociedades ou grupos de sociedades dos seus subcontratados;
  - c) Determinações governamentais, administrativas ou judiciais de natureza sancionatória ou de outra forma resultantes do incumprimento pela Concessionária de deveres ou ónus que sobre eles recaiam;
  - d) Manifestações populares devidas ao incumprimento pela Concessionária de normas legais;
  - e) Incêndios ou inundações com origem nas instalações e equipamentos da Concessionária cuja causa, propagação ou proporções se devam a culpa ou negligência da Concessionária ou ao seu incumprimento de normas de segurança;
  - f) Eventos que estejam ou devam estar cobertos por seguros.

4 - A Concessionária, quando fique impossibilitada de cumprir pontualmente as suas obrigações em consequência de caso de força maior, deve comunicar, de imediato e por escrito, à DRTAM e ao INAC a ocorrência de um evento qualificável como caso de força maior, bem como, no mais curto prazo possível, indicar quais as obrigações emergentes do Contrato de cujo cumprimento, no seu entender, se encontra impedida ou dificultada por força de tal ocorrência e, bem assim, as medidas que pretende pôr em prática para mitigar o impacto do referido evento, os respectivos custos e prazos.

5 - Sem prejuízo do disposto no n.º 7, a ocorrência de um caso de força maior terá por efeito exonerar as partes do Contrato da responsabilidade pelo não cumprimento pontual das suas obrigações, na estrita medida em que o seu cumprimento pontual e atempado tenha sido impedido em virtude da referida ocorrência.

6 - Nos casos previstos no número anterior, a verificação de um caso de força maior pode dar lugar a:

- a) Reposição do equilíbrio financeiro da Contrato; ou
- b) Resolução da Concessão, apenas quando o cumprimento das obrigações se tornar efectivamente impossível ou quando a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão se revelar excessivamente onerosa para a Concedente ou não se afigurar possível.

SA  
33  
A

7 - Sempre que um caso de força maior corresponda, ao tempo da sua verificação, a um risco segurável, por apólices comercialmente aceitáveis e independentemente de a Concessionária as ter efectivamente contratado, ou de ter ou não a obrigação de as contratar ao abrigo do Contrato, aplicar-se-á o seguinte:

- a) A Concessionária não ficará exonerada do cumprimento pontual e tempestivo da obrigação na medida em que aquele cumprimento se tornasse possível em virtude do recebimento do montante da indemnização resultante da activação da apólice que cobria aquele risco;
- b) Haverá lugar à reposição do equilíbrio financeiro apenas na medida do excesso dos prejuízos sofridos relativamente à indemnização da apólice em causa, ou daquela que seria aplicável independentemente das limitações resultantes de franquia, capital seguro ou limite de cobertura.

8 - Ficarão excluídos da previsão do número anterior os casos de força maior relativos a guerra, invasão, rebelião, terrorismo, explosão nuclear e contaminação radioactiva ou química resultante de actos político-criminais, ainda que correspondam a riscos seguráveis por apólices comercialmente aceitáveis.

### 32.ª

#### Sequestro

1 - Em caso de incumprimento grave pela Concessionária de obrigações contratuais, ou estando o mesmo iminente, a Concedente pode, mediante sequestro, tomar a seu cargo o estabelecimento da Concessão e promover a execução das medidas necessárias ao desenvolvimento das actividades concedidas.

2 - O sequestro pode ter lugar, designadamente, nas seguintes situações:

- a) Cessaçã ou interrupção, total ou parcial, não autorizada e não devida por força maior, da preparação da exploração, que ponha em risco o cumprimento da data estipulada para o início da exploração prevista na cláusula 10.ª;
- b) Quando ocorra ou esteja iminente a cessaçã ou a interrupção total ou parcial da prestação das actividades concessionadas, não autorizada e não devida a força maior;

- SA  
37  
He
- c) Ocorrência de perturbações ou deficiências na organização ou funcionamento dos serviços concessionados ou na manutenção dos bens afectos à Concessão, em termos que possam comprometer a continuidade ou regularidade daquelas actividades ou a integridade e segurança de pessoas ou bens.

3 - No caso de se verificar alguma das circunstâncias descritas no numero anterior, antes de proceder ao sequestro, a Concedente notifica a Concessionária para, no prazo que lhe for razoavelmente fixado, cumprir integralmente as suas obrigações e corrigir ou reparar as consequências dos seus actos, excepto tratando-se de uma violação não sanável.

4 - Caso a Concessionária não cumpra o disposto no número anterior ou se trate de uma violação não sanável, a Concedente comunica a decisão de sequestro da Concessão, sendo aquela obrigada a disponibilizar de imediato os meios humanos, técnicos e materiais que estão afectos à Concessão.

5 - Os rendimentos obtidos durante o período de sequestro da Concessão serão utilizados, por ordem de prioridade, para:

- a) Ocorrer aos encargos resultantes da operação do serviço concessionado;
- b) Ocorrer às despesas necessárias ao restabelecimento do normal funcionamento do serviço concessionado por eliminação das circunstâncias que originaram a decisão de sequestro;
- c) Entrega do remanescente, se o houver, à Concessionária, findo o período de sequestro.

6 - A Concessionária suportará os encargos resultantes da manutenção dos serviços e as despesas necessárias ao restabelecimento da normalidade, na medida em que os rendimentos referidos no ponto precedente não sejam suficientes para o efeito.

7 - O sequestro mantém-se pelo tempo julgado necessário pela Concedente, com o limite máximo de um ano, sendo a Concessionária notificada pela Concedente para retomar o desenvolvimento das actividades concedidas, na data que lhe for fixada.

8 - Se a Concessionária não puder ou se opuser a retomar o desenvolvimento das actividades concedidas ou se, tendo-o feito, continuarem a verificar-se os factos que deram origem ao sequestro, a Concedente pode resolver o Contrato, nos termos da cláusula 34.<sup>a</sup>.

33.<sup>a</sup>

### Suspensão da Concessão

1 - A Concedente pode, independentemente de decisão judicial, suspender a Concessão, em caso de guerra, estado de sítio ou emergência.

2 - Nos casos referidos no número anterior, a Concedente terá igualmente o direito a explorar o serviço concessionado mediante a requisição de pessoas e bens afectos à Concessão.

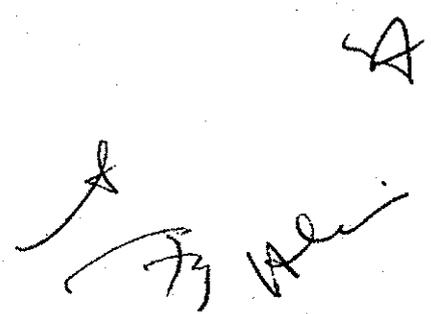
3 - O período durante o qual a exploração estiver suspensa será acrescido ao prazo contratualmente fixado para a duração da Concessão.

34.<sup>a</sup>

### Resolução do Contrato

1 - Sem prejuízo dos fundamentos de resolução previstos na lei e independentemente do direito de indemnização, a Concedente pode resolver o Contrato sempre que haja uma grave violação das obrigações assumidas pela Concessionária, nomeadamente quando se verifique:

- a) Atraso no cumprimento da data de início da exploração, por período superior a 15 (quinze) dias;
- b) Alteração relevante de contratos e documentos para que se requeira autorização do INAC ou da Concedente, sem que a mesma seja dada ou em termos diferentes dos constantes de tal autorização;
- c) Recusa ou omissão em proceder à adequada conservação e manutenção dos bens afectos à Concessão;
- d) Oposição reiterada ao exercício de fiscalização, recusa de prestação à Concedente de informações relevantes, reiterada desobediência às legítimas determinações do INAC e da DRTAM ou inobservância das normas de qualidade e segurança;
- e) Dissolução Concessionária, apresentação por esta à insolvência ou declaração de insolvência pelo tribunal;
- f) Incumprimentos de decisões judiciais ou arbitrais relacionadas com o Contrato;

- 
- g) Desvio do objecto da Concessão;
- h) Cessaçãõ ou suspensãõ, total ou parcial, pela Concessionária da exploraçãõ dos Serviços Aéreos, sem que tenham sido tomadas as medidas adequadas à remoçãõ da respectiva causa;
- i) Recusa ou impossibilidade da Concessionária em retomar a Concessãõ na seqüência de sequestro, bem como se, após essa retoma, persistirem as situações que motivaram o sequestro;
- j) Deficiências graves na organizaçãõ e desenvolvimento pela Concessionária das actividades concedidas, em termos que possam comprometer a continuidade ou regularidade exigidas pela lei e pelo Contrato;
- k) Obstruçãõ ao sequestro;
- l) Suspensãõ, revogaçãõ ou invalidade da licençã de exploraçãõ, do certificado de operador aéreo ou de outra habilitaçãõ necessária à execuçãõ do Contrato;
- m) Sequestro da concessãõ pelo prazo máximo permitido pela lei.

2 - Caso se verifique algum dos fundamentos de resoluçãõ previstos no número anterior ou na lei, a Concedente deve notificar a Concessionária para cumprir, num prazo razoável, as obrigações em falta, assim como, se possível, para corrigir ou reparar as consequências resultantes desse incumprimento, salvo se o cumprimento se tenha tornado impossível ou a Concedente tenha perdido o interêsse na prestaçãõ.

3 - Mantendo-se a situaçãõ de incumprimento após o decurso do prazo referido no número anterior ou não sendo corrigidas ou reparadas as consequências do incumprimento, a Concedente pode resolver o Contrato.

4 - A resoluçãõ do Contrato é efectuada por declaraçãõ escrita expedida por correio registado com aviso de recepçãõ para o domicílio contratual da Concessionária.

5 - Em caso de urgência, a Concedente poderá proceder ao sequestro da Concessãõ antes de resolver o Contrato.

6 - A resoluçãõ do Contrato por facto imputável à Concessionária origina o dever desta de indemnizar a Concedente, nos termos gerais de direito, nomeadamente pelos prejuízos decorrentes da adopçãõ de novo procedimento de formaçãõ de contrato.

SA

Handwritten signatures and initials.

## CAPÍTULO VIII

### PROJECTOS DE INVESTIGAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

#### 35.º

##### **Obrigação de elaborar projectos de investigação e desenvolvimento**

1 - A Concessionária obriga-se, por si ou através de uma entidade terceira, a elaborar e a executar o(s) projecto(s) de investigação e desenvolvimento constante(s), de valor correspondente a, pelo menos, um por cento do preço contratual.

2 - O(s) projecto(s) a que se refere o número anterior deve(m) estar directamente relacionado(s) com as prestações que constituem o objecto do contrato e deve(m) ser concretizado(s) no território da Região Autónoma dos Açores.

3 - O(s) projecto(s) a que se refere o n.º 1 devem conter todos os aspectos necessários e adequados à concretização inequívoca das actividades a desenvolver, nomeadamente a sua descrição, planeamento, objectivos, resultados expectáveis e quantificação financeira.

4 - Para os efeitos do n.º 1, deve ser celebrado um contrato que regule a elaboração e execução do(s) projecto(s) de investigação e desenvolvimento.

#### 36.º

##### **Acessoriedade do contrato**

##### **de projecto de investigação e desenvolvimento**

1 - O contrato a que se refere a cláusula anterior extingue-se em caso de extinção do contrato de aquisição de bens, por forma diferente do cumprimento.

2 - Quando a extinção do contrato de aquisição de bens, por forma diferente do cumprimento, for apenas parcial, esta implica apenas uma redução da obrigação de elaboração e execução do(s) projecto(s) de investigação e desenvolvimento.

75

A

**CAPÍTULO IX**  
**DISPOSIÇÕES FINAIS**

A  
37  
A

**37.<sup>a</sup>**

**Direito Aplicável**

O Contrato rege-se pelo direito português, em particular pelo Código dos Contratos Públicos.

**38.<sup>a</sup>**

**Comunicações e notificações**

1 - Sem prejuízo de poderem ser acordadas outras regras quanto às notificações e comunicações entre as partes, estas devem ser dirigidas para o domicílio ou sede contratual de cada uma, tal como mencionadas no Contrato.

2 - Qualquer alteração das informações de contacto constantes do Contrato devem ser comunicadas por escrito à outra parte.

**39.<sup>a</sup>**

**Despesas**

Todas as despesas em que a Concessionária haja de incorrer em virtude do Contrato correm por sua conta.

**40.<sup>a</sup>**

**Foro**

1 - Para conhecer de quaisquer litígios emergentes do Contrato, designadamente relativos à interpretação, execução, incumprimento, invalidade ou resolução do mesmo, as partes elegem o foro da comarca de Ponta Delgada, com expressa renúncia a qualquer outro.

2 - As partes no Contrato podem derrogar o disposto no número anterior por acordo escrito, decidindo submeter à arbitragem algum litígio específico.

31

TRILSI  
Secção  
Serviço de  
Processo n.º 103

15 SET 2009

TRIBUNAL DE CONTAS  
Secção Regional dos Açores

**VISADO**

EM SESSÃO DE:

16 SET 2009

Feito em Ponta Delgada, aos dias sete do mês de Setembro de 2009, em dois exemplares originais, todos redigidos em língua portuguesa, ficando um na posse da Região Autónoma dos Açores e outro na posse da Sata Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.

Pela Concedente



Sérgio Humberto Rocha de Ávila

Vice-presidente do Governo Regional dos Açores



Vasco Ilídio Alves Cordeiro

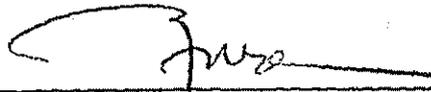
Secretário Regional da Economia

Pela Concessionária

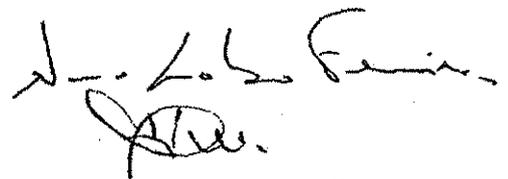


António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes

Presidente



SERVIÇOS DE VISADO	António Maurício do Couto Tavares de Sousa
EMOUMENTOS DEVIDOS	Administrador
(Art. 5.º do Decreto-Lei n.º 66/95)	
- Par. 1.º	
Secção Regional dos Açores	
	€ 115.000,00



✱  
A

**CONTRATO DE CONCESSÃO DE SERVIÇOS AÉREOS REGULARES  
ENTRE FUNCHAL/PORTO SANTO/FUNCHAL**

ENTRE:

**PRIMEIRO:** O Estado Português, neste acto representado pelo Vice-Presidente do Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P. (INAC, I.P), Professor Doutor João Manuel Lourenço Confraria Jorge e Silva, por subdelegação de competências de sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, conferida nos termos do Despacho, datado de 20 de Dezembro de 2010, doravante designado por **CONCEDENTE**;

E

**SEGUNDO:** SATA – Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., com sede na Avenida Infante D. Henrique, 55 – 2º, em Ponta Delgada, Açores, com capital social de €38.390.235,00 (trinta e oito milhões trezentos e noventa mil e duzentos e trinta e cinco euros), matriculada na Conservatória do Registo Comercial de Ponta Delgada sob o n.º 02272/2000.11.10, com o NIF n.º 512005095 neste acto representada pelo Presidente do Conselho de Administração da SATA – Dr.º António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes, doravante designada por **CONCESSIONÁRIA**;

**CONSIDERANDO QUE:**

(A) O Governo Português decidiu impor, a partir de 1 de Janeiro de 2011, obrigações modificadas de serviço público aos serviços aéreos regulares explorados na rota Funchal/Porto Santo/Funchal visando assegurar aos utentes maior qualidade desses mesmos serviços, fixando para isso, entre outras, imposições ao nível de frequências mínimas, horários, categoria de aeronaves utilizadas e de capacidade oferecida, tarifas, continuidade dos serviços e comercialização dos

voos, as quais foram publicadas, no Jornal Oficial da União Europeia (2010/C 249/03), em 16 de Setembro;

- (B) Na sequência desta decisão, e ao abrigo do n.º 5, do artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na União, foi publicado no Jornal Oficial da União Europeia (2010/C 249/04), em 16 de Setembro, o convite para apresentação de propostas, lançado pelo Governo Português, no âmbito do concurso público para adjudicação da exploração, em regime de concessão, dos serviços aéreos regulares na rota Funchal/Porto Santo/Funchal.
- (C) Nos termos do n.º 1 do art.º 36.º do Código dos Contratos Públicos (CCP), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de Janeiro, conjugado com a alínea c) do n.º 1 do art.º 17.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, a decisão de contratar foi tomada por despacho de 30/07/2010, do Senhor Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, Dr. Paulo Jorge Oliveira Ribeiro de Campos, através de delegação de competências atribuída pelo Despacho n.º 3314/2010, publicado no Diário da República, em 23 de Fevereiro de 2010;
- (D) O referido concurso teve como objectivo principal seleccionar o concorrente cuja proposta garantisse o cumprimento das obrigações de serviço público publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e constantes do Caderno de Encargos e respectivo anexo (Apêndice 1), com menores encargos para os utentes e para o Estado Português e assegurasse um serviço de transporte aéreo seguro e de qualidade, por forma a garantir a satisfação permanente de padrões adequados de continuidade, regularidade, qualidade, quantidade e preço;

- (E) Tal como expressamente se estipula no Ponto 5 do Anexo I ao Caderno de Encargos (Apêndice 1), a concessão da exploração, mediante concurso público, dos serviços aéreos regulares na mencionada rota, sujeita a obrigações modificadas de serviço público, encontrava-se subordinada à condição de nenhuma transportadora aérea comunitária susceptível de ser autorizada a explorar a rota em referência apresentar, até 16 de Novembro de 2010, um pedido de autorização de exploração da mesma, sem exigência de qualquer indemnização compensatória a atribuir pelo Estado, e de a mesma ser aceite pelo Estado Português;
- (F) Dado que até ao dia 16 de Novembro de 2010 nenhuma transportadora aérea comunitária apresentou qualquer tipo de pedido de exploração da rota a concessionar nos termos referidos no considerando precedente, procedeu-se à escolha da proposta que se apresentasse, dentro dos critérios orientadores fixados no Programa de Concurso, e respectivo anexo II e em respeito dos termos fixados no Caderno de Encargos e respectivo Anexo I (Apêndice 1).
- (G) No âmbito do concurso, a ora CONCESSIONÁRIA apresentou uma proposta, que reúne todos os requisitos legais e cumpre os critérios explanados em D), pelo que, por Despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, datado de 2 de Dezembro de 2010, lhe foi adjudicada a exploração dos serviços ora concessionados;
- (H) A CONCESSIONÁRIA, dentro do prazo fixado, nomeadamente em 14 de Dezembro de 2010, prestou a caução de exploração a que alude a cláusula trigésima oitava do Caderno de Encargos (Apêndice 1), no valor de €297.629,00 (duzentos e noventa e sete mil, seiscentos e vinte e nove euros), bem como apresentou os documentos de

habilitação a que alude o ponto 1 do artigo 28º do Programa do Concurso;

- (I) Nos termos do artigo 98º do CCP a minuta do presente contrato de concessão foi aprovada por Despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, datado de 16 de Dezembro de 2010;
- (J) O preço contratual para o período total da concessão é de €5.945.380 (cinco milhões, novecentos e quarenta e cinco mil, trezentos e oitenta euros), repartidos da seguinte forma:
- 1º ano de exploração - 1 de Janeiro a 31 de Dezembro de 2011, o montante de €1.950.350,00 (um milhão, novecentos e cinquenta mil, trezentos e cinquenta euros);
  - 2º ano de exploração - 1 de Janeiro a 31 de Dezembro de 2012, o montante de €1.999.473,00 (um milhão, novecentos e noventa e nove mil, quatrocentos e setenta e três euros), e
  - 3º ano de exploração - 1 de Janeiro a 31 de Dezembro de 2013, o montante de €1.995.557,00 (um milhão, novecentos e noventa e cinco mil, quinhentos e cinquenta e sete euros).

Sendo estes encargos satisfeitos pela verba a inscrever no orçamento do Ministério das Finanças e da Administração Pública para o ano de 2011 e nos seguintes por verbas adequadas a inscrever no orçamento do mesmo Ministério, conforme determina a Portaria nº 575/2010, de 22 de Julho, do Ministro de Estado e das Finanças e do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, publicada na 2ª série do Diário da República, de 30 de Julho de 2010.

É MUTUAMENTE ACEITE E RECIPROCAMENTE ACORDADO O PRESENTE CONTRATO DE CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO QUE SE REGE PELAS SEGUINTE CLAUSULAS:

X

CAPÍTULO I  
DISPOSIÇÕES GERAIS

*CLÁUSULA PRIMEIRA*

(Objecto e âmbito da concessão)

1 - A presente concessão tem por objecto a exploração de serviços aéreos regulares sujeitos a obrigações modificadas de serviço público, por forma a assegurar a satisfação permanente de padrões adequados de continuidade, regularidade, qualidade, quantidade e preço na rota concessionada, nos termos e condições, constantes do Anexo I ao Caderno de Encargos (Apêndice 1).

2 - A exploração pela CONCESSIONÁRIA dos referidos serviços aéreos regulares sujeitos às obrigações de serviço público, cingir-se-á à exploração da rota Funchal/Porto Santo/Funchal, nos termos fixados no presente contrato.

*CLÁUSULA SEGUNDA*  
(CONTRATO)

O Contrato integra, para além do clausulado contratual e respectivos anexos, os seguintes elementos:

- a) Apêndice 1: Caderno de Encargos e respectivo anexo;
- b) Apêndice 2: Proposta adjudicada;
- c) Apêndice 3: Seguros contratados.

*CLÁUSULA TERCEIRA*  
(Duração da concessão)

1 - A concessão da exploração da rota em referência terá a duração de três (3) anos, com termo inicial e final, respectivamente, em 1 de Janeiro de 2011 e em 31 de Dezembro de 2013, independentemente do início efectivo da referida exploração ter lugar em data posterior ao termo inicial.

2 - A CONCESSIONÁRIA obriga-se a desenvolver todas as acções tendentes a assegurar o cumprimento do início efectivo da exploração, nos termos do presente contrato.

**CLÁUSULA QUARTA**  
(Impossibilidade de prorrogação)

O prazo da concessão estabelecido na cláusula anterior não poderá ser prorrogado.

**CLÁUSULA QUINTA**  
(Intervenção do CONCEDENTE)

Salvo quando no contrato, ou em quaisquer documentos mencionados na cláusula segunda, se preveja a intervenção expressa do Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações considerar-se-á que todos os actos, obrigações, deveres e direitos, a cargo do CONCEDENTE, serão praticados ou exercidos pelos órgãos competentes do INAC, I.P..

**CLÁUSULA SEXTA**  
(Exclusividade e Princípios)

1 - A exploração dos serviços aéreos regulares na rota objecto da presente concessão caberá à CONCESSIONÁRIA em regime de exclusividade.

2 - O regime de exclusividade terá como condição de vigência a obrigação de a CONCESSIONÁRIA fazer a exploração efectiva dos serviços aéreos regulares na rota Funchal/Porto Santo/Funchal e dar integral cumprimento às obrigações modificadas de serviço público, com observância das cláusulas do presente contrato.

3 - A CONCESSIONÁRIA está ainda sujeita aos princípios estabelecidos no artigo 429.º do Código dos Contratos Públicos.

2 - A imposição das obrigações de serviço público aplicada à rota concessionada acarreta para a CONCESSIONÁRIA a obrigação de cumprir escrupulosa e integralmente as obrigações de serviço público publicadas no Jornal Oficial da União Europeia, bem como os elementos mencionados na cláusula segunda do presente contrato.

### CAPÍTULO III EXPLORAÇÃO

#### SECÇÃO I PLANO DE EXPLORAÇÃO

##### CLÁUSULA NONA (Frequências, capacidades e equipamentos)

A CONCESSIONÁRIA obriga-se a cumprir integralmente o seu plano de frequências de voos, de garantia de capacidade mínima e de equipamentos postos ao serviço da exploração compreendida na concessão, nos exactos termos fixados no Apêndice 1 do presente contrato.

##### CLÁUSULA DÉCIMA (Interrupção temporária das ligações)

1 - No caso de as ligações aéreas serem temporariamente interrompidas devido à ocorrência de condições imprevisíveis, de força maior ou outras não imputáveis à CONCESSIONÁRIA, a capacidade programada deverá ser reforçada em, pelo menos, sessenta por cento (60%), a partir do momento em que seja possível restabelecer a operação e até ao escoamento total do tráfego acumulado durante a interrupção da exploração.

2 - Salvo limitações no horário de funcionamento dos aeroportos, o reforço de capacidade referido no número anterior não está sujeito a limitações em matéria de horários.

2  
A

**CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA**  
(Horários)

As frequências de voos operados serão efectuados nos períodos e nos horários apresentados pela CONCESSIONÁRIA na sua proposta e em cumprimento das obrigações fixadas, sem prejuízo do que se dispõe em referência ao plano de exploração.

**CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA**  
(Tarifário)

A CONCESSIONÁRIA obriga-se a cumprir e a executar a estrutura tarifária constante da sua proposta e das obrigações referidas no Apêndice 1 ao presente contrato.

**CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA**  
(Continuidade e pontualidade)

1 - Salvo em caso de força maior, o número de voos cancelados por razões directamente imputáveis à CONCESSIONÁRIA não deve exceder, por cada estação IATA, dois por cento (2%) do número de voos programados, para o período respeitante, entendendo-se por "cancelamento" a não realização de um voo que anteriormente estava programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado.

2 - Salvo em caso de força maior, os atrasos superiores a quinze (15) minutos directamente imputáveis à CONCESSIONÁRIA não devem afectar mais de quinze por cento (15%) dos voos.

**CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA**  
(Meios humanos e materiais afectos à exploração)

1 - Os meios humanos e materiais a afectar pela CONCESSIONÁRIA à exploração dos serviços compreendidos na presente concessão são os que resultam especificados no Apêndice 2 do presente contrato.

2 - Os meios próprios ou alheios a utilizar pela CONCESSIONÁRIA, assim como a forma de contratação dos mesmos é a que consta do Apêndice 2, devendo sempre ser respeitada a cláusula sétima do presente contrato.

3 - A maioria dos membros da tripulação comercial a afectar pela CONCESSIONÁRIA à exploração dos serviços aéreos regulares objecto do presente contrato devem falar e compreender a língua portuguesa.

#### CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA (Sistemas de reservas)

A CONCESSIONÁRIA obriga-se a assegurar a gestão e controlo de reservas através de sistemas informatizados, nos termos e condições especificados no Apêndice 2 do presente contrato.

#### CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA (Aprovação do plano)

1 - A CONCESSIONÁRIA deverá submeter à aprovação do INAC, I.P. um plano de exploração dos serviços aéreos concessionados, por forma a que este se pronuncie sobre o mesmo, que deverá conter:

- a) Programa detalhado dos serviços a oferecer, especificando dia de operação, horário, tipo de aeronaves (marca, modelo e configuração) e capacidade de transporte em cada voo, até pelo menos 26 de Março de 2011, a apresentar até ao 15.º dia anterior à data do início da exploração;
- b) Plano de frequências, capacidades e faixas horárias dos voos a realizar entre 27 de Março de 2011 a 31 de Dezembro de 2013, a precisar nos moldes definidos na alínea anterior, relativo a cada estação IATA, até sessenta (60) dias antes do início da estação em causa.

2 - A CONCESSIONÁRIA desde já se obriga a acatar as determinações do INAC, I.P. relativamente ao plano de exploração, com vista ao bom cumprimento do presente contrato.

## SECÇÃO II RECURSO À SUBCONTRATAÇÃO

### CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA (Sua admissibilidade)

1 - A CONCESSIONÁRIA poderá, a título excepcional, subcontratar em regime de leasing, para a exploração dos serviços aéreos concessionados, outras aeronaves, quando em face de acontecimentos imprevisíveis tal se revele objectivamente necessário para dar cumprimento ao plano de exploração apresentado.

2 - Não obstante o recurso à subcontratação referida no número anterior, é da exclusiva responsabilidade da CONCESSIONÁRIA o cumprimento de todas as obrigações decorrentes da presente concessão.

3 - Sem prejuízo do disposto no número antecedente, o recurso à subcontratação por parte da CONCESSIONÁRIA só é admissível depois de previamente autorizado pelo INAC, I.P. nos termos da legislação e regulamentos aplicáveis.

## SECÇÃO III CESSÃO DA POSIÇÃO CONTRATUAL

### CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA (Sua possibilidade)

No decurso da execução do contrato, o CONCEDENTE pode, a pedido fundamentado da CONCESSIONÁRIA, autorizar a cessão da

correspondente posição contratual, nos termos previstos na alínea a) do n.º 2 e n.º 6 do artigo 318.º e 319.º do Código dos Contratos Públicos.

#### SECÇÃO IV VENDA DE BILHETES

##### CLAUSULA DÉCIMA NONA (Estabelecimentos e agências de venda)

Todos os estabelecimentos, agências de venda e site da CONCESSIONÁRIA aptos para a comercialização de bilhetes de transporte aéreo para a rota abrangida pela presente concessão procederão à venda dos bilhetes de acordo com os valores contratados e em conformidade com as condições gerais de aplicação da estrutura tarifária constantes do Apêndice 2 do presente contrato.

#### SECÇÃO V SISTEMA DE GARANTIA DE QUALIDADE

##### CLÁUSULA VIGÉSIMA (Sistema de Garantia de Qualidade)

1 - A CONCESSIONÁRIA, até à data do início efectivo da exploração, deverá conceber, definir e adoptar um sistema de garantia de qualidade, devidamente documentado por um plano de qualidade e um manual de procedimentos, aí se especificando as metas, parâmetros e critérios que estruturarão a sua actuação em matéria de qualidade, bem como os respectivos sistemas de controlo.

2 - O sistema de garantia de qualidade deverá estar conforme com os requisitos mínimos constantes das cláusulas vigésima primeira a vigésima terceira do presente contrato.

10

A

**CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMEIRA**  
(Indicadores de qualidade)

1 - A CONCESSIONÁRIA deverá manter operacionais os recursos humanos e materiais necessários, que permitam garantir que os indicadores de qualidade (continuidade, regularidade e pontualidade) sejam cumpridos, obrigando-se, para isso, a ter constituído permanentemente reservas suficientes para o cumprimento dos níveis de fiabilidade exigidos pelo presente contrato.

2 - A CONCESSIONÁRIA deverá oferecer uma capacidade de transporte adequada aos níveis da procura garantindo, para além do cumprimento dos indicadores de qualidade, condições de comodidade, rapidez e segurança.

**SUBSECÇÃO I**  
**PLANO DE QUALIDADE**

**CLÁUSULA VIGÉSIMA SEGUNDA**  
(Plano de qualidade)

O plano de qualidade exigido na Cláusula Vigésima deve, nomeadamente:

- a) Definir a política de qualidade, identificando designadamente as características do serviço a prestar, a imagem da CONCESSIONÁRIA ao nível da prestação de serviços e o papel do pessoal para atingir os objectivos da qualidade;
- b) Definir a responsabilidade da gestão em relação à política de qualidade;
- c) Definir os objectivos da qualidade, identificando as metas a atingir, nomeadamente ao nível da satisfação dos utentes e do melhoramento contínuo da eficiência na prestação de serviços e das inerentes condições sociais e ambientais;
- d) Descrever o sistema de garantia de qualidade e prever a sua revisão em função da experiência adquirida, com as alterações que

vierem a revelar-se mais convenientes para garantir uma melhor eficiência da concessão;

- e) Especificar as estruturas e mecanismos de avaliação, incluindo auditorias internas e externas.

## SUBSECÇÃO II PROCEDIMENTOS

### CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCEIRA (Regras)

A CONCESSIONÁRIA deverá, ainda, definir, até à data do início da exploração, para posterior implementação, os procedimentos do sistema de garantia de qualidade que regulamentam a acção, controlo e registo das actividades inerentes.

## SECÇÃO VI SEGURANÇA

### CLÁUSULA VIGÉSIMA QUARTA (Segurança)

1 - A CONCESSIONÁRIA será obrigada a cumprir todas as disposições aplicáveis sobre segurança, resultantes da legislação nacional e comunitária, da Convenção sobre Aviação Civil Internacional e seus anexos, e de outras convenções ou acordos internacionais, bem como as normas e procedimentos *Joint Aviation Requirements* ou emanadas do INAC, I.P. ou da EASA.

2 - A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar ao INAC, I.P., a solicitação deste, toda a documentação respeitante a licenças ou certificados do pessoal e material que utilize na exploração da rota concessionada e, bem assim, os manuais de operações e manutenção e outros documentos subjacentes à respectiva certificação enquanto operador aéreo, manuais de segurança ou

planos de emergência, bem como contratos com terceiros respeitantes à operação ou manutenção de aeronaves utilizadas na exploração dos serviços concessionados ou à segurança dos serviços.

3 - O INAC, I.P. poderá impor à CONCESSIONÁRIA a adopção de medidas destinadas a reforçar a segurança dos serviços de transporte aéreo concessionados sempre que se lhe afigurar conveniente, devendo para o efeito elaborar um relatório no qual refira expressamente as razões que levam àquelas novas imposições.

4 - No referido relatório far-se-á menção expressa ao prazo concedido à CONCESSIONÁRIA para introdução das novas medidas, o qual não poderá ser inferior a quarenta e oito (48) horas.

5 - A CONCESSIONÁRIA não poderá introduzir quaisquer alterações aos seus manuais de segurança e aos planos de emergência, sem a aprovação prévia do INAC, I.P.

6 - A CONCESSIONÁRIA cooperará, de forma especial e prioritária, com as entidades de protecção civil na concepção e adopção de medidas de emergência, colaborando, pois, quer no planeamento dessas mesmas medidas, quer na sua execução concreta.

#### CLÁUSULA VIGÉSIMA QUINTA (Seguros)

1 - A CONCESSIONÁRIA assegurará a existência e manutenção em vigor por todo o período da concessão das apólices de seguro por forma a garantir, de um modo efectivo e eficaz, a cobertura de todos os riscos seguráveis e inerentes à exploração dos serviços aéreos compreendidos na presente concessão, nomeadamente ao nível da responsabilidade por danos materiais,

de responsabilidade civil, contratual ou extra-contratual e de responsabilidade por acidentes de trabalho.

2 - O cancelamento, suspensão ou substituição de quaisquer apólices de seguro deve ser previamente comunicado ao CONCEDENTE.

3 - O CONCEDENTE não responderá por quaisquer tipos de responsabilidades, seja a que título for, correndo por conta e risco da CONCESSIONÁRIA, os riscos pela inadequação, cancelamento, suspensão, modificação ou substituição das referidas apólices de seguros.

4 - No caso da CONCESSIONÁRIA não proceder ao pagamento dos prémios dos referidos seguros, o CONCEDENTE poderá utilizar a caução prestada ou, sendo a mesma insuficiente, pagar directamente os sobreditos prémios, correndo, num e noutro caso, os respectivos custos por conta da CONCESSIONÁRIA.

## SECÇÃO VII

### MEIOS FINANCEIROS E ASSUNÇÃO DO RISCO

#### CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA (Responsabilidade)

1 - É da exclusiva responsabilidade da CONCESSIONÁRIA a obtenção dos meios financeiros necessários ao desenvolvimento de todas as actividades que integram ou venham a ser integradas no objecto da presente concessão, de forma a garantir o integral cumprimento das obrigações assumidas.

2 - Fica desde já vedada à CONCESSIONÁRIA a possibilidade de opor ao CONCEDENTE quaisquer excepções ou meios de defesa que resultem das relações contratuais tidas com as entidades financiadoras, seja a que título for.

K

**CLÁUSULA VIGÉSIMA SÉTIMA**  
(Assunção do risco)

1 - A CONCESSIONÁRIA assume, de forma expressa e integral, a responsabilidade por todos os riscos inerentes à presente concessão, nomeadamente respondendo por quaisquer danos causados a terceiros no exercício das actividades que constituem o objecto da concessão, pela culpa e pelo risco, não podendo ser exigido ao CONCEDENTE qualquer tipo de responsabilidade.

2 - A CONCESSIONÁRIA responderá ainda nos termos gerais da relação comitente - comissário, pelos danos causados a terceiros pelas entidades por si contratadas para o exercício das actividades compreendidas no objecto da concessão.

**CAPÍTULO IV**  
**INDEMNIZAÇÃO COMPENSATÓRIA**

**CLÁUSULA VIGÉSIMA OITAVA**  
(Cálculo da Indemnização compensatória)

1 - Como contrapartida da prestação dos serviços aéreos de acordo com as obrigações de serviço público impostas, a CONCESSIONÁRIA terá direito a receber do CONCEDENTE uma indemnização compensatória.

2 - O montante da indemnização compensatória a receber pela CONCESSIONÁRIA terá em conta a especificidade, o grau de risco inerente à prestação dos serviços da concessão e o início efectivo da exploração da mesma e será apurado nos termos das alíneas seguintes:

- a) O resultado da concessão será calculado anualmente, em função dos proveitos e custos devidamente justificados e efectivamente suportados, do seguinte modo:

ai – todos os proveitos/rendimentos operacionais, que decorrem da prestação dos serviços de interesse geral no âmbito da concessão, bem como,

a ii – os correspondentes custos/gastos operacionais incorridos com essa prestação, englobando os custos/gastos variáveis e a parte dos custos/gastos fixos comuns inerente à prestação daqueles serviços, caso a empresa exerça outras actividades fora do âmbito da concessão;

b) Um lucro razoável correspondente à remuneração do capital investido na actividade de prestação dos serviços de interesse geral no âmbito da concessão, calculado pela aplicação de uma remuneração aos activos líquidos afectos à actividade da concessão no início de cada período anual da mesma, líquidos dos apoios ao investimento efectuados pelo Estado ou fundos estruturais da União Europeia, que terá como limite máximo uma taxa anual postecipada de 6,08%.

Para efeitos do apuramento do lucro razoável não são considerados os bens utilizados na concessão financiados na modalidade de locação operacional.

c) O total da indemnização compensatória suportada pelo CONCEDENTE, em cada período anual da concessão corresponderá ao menor dos dois valores seguintes, com inclusão da taxa de IVA aplicável, após certificação pela Inspeção-Geral de Finanças:

ci) ao valor calculado de acordo com as alíneas a) e b);

cii) ao limite do montante da indemnização compensatória indicado na proposta da CONCESSIONÁRIA para cada período anual da concessão.

3 - Para certificação do valor a pagar nos termos da alínea c) do número anterior, a CONCESSIONÁRIA deverá remeter à Inspeção-Geral de Finanças, um relatório anual da execução financeira da concessão, no prazo máximo de 180 dias do termo de cada período anual, com informação devidamente

fundamentada sobre os elementos referidos nas alíneas a) e b) do número 2, bem como, os procedimentos e critérios contabilísticos utilizados, de acordo com os normativos contabilísticos aplicáveis em Portugal.

**CLÁUSULA VIGÉSIMA NONA**  
(Indemnização Compensatória)

A indemnização compensatória para todo o período da concessão não pode ser, em qualquer caso, superior a € 5.945.380 (cinco milhões, novecentos e quarenta e cinco mil, trezentos e oitenta euros), repartidos da seguinte forma:

- i) 1º ano de exploração - 1 de Janeiro a 31 de Dezembro de 2011, o montante de €1.950.350,00 (um milhão, novecentos e cinquenta mil, trezentos e cinquenta euros);
- ii) 2º ano de exploração - 1 de Janeiro a 31 de Dezembro de 2012, o montante de €1.999.473,00 (um milhão, novecentos e noventa e nove mil, quatrocentos e setenta e três euros), e
- iii) 3º ano de exploração - 1 de Janeiro a 31 de Dezembro de 2013, o montante de €1.995.557,00 (um milhão, novecentos e noventa e cinco mil, quinhentos e cinquenta e sete euros).

**CLÁUSULA TRIGÉSIMA**

(Pagamento da indemnização compensatória)

1 - O pagamento, pelo CONCEDENTE, através da Direcção-Geral do Tesouro e Finanças, à CONCESSIONÁRIA da indemnização compensatória será efectuado após cada trimestre, no valor correspondente a um quarto ( $\frac{1}{4}$ ) do limite referido na sub-alínea cii) do número 2 da Cláusula Vigésima Oitava, sendo que o pagamento relativo ao último trimestre de cada período anual da concessão só será disponibilizado após o apuramento do montante exacto da indemnização compensatória devida e corresponderá à diferença entre o referido montante e o somatório dos pagamentos já efectuados.

2 - Caso o saldo correspondente ao último trimestre de cada período anual da concessão seja a favor do CONCEDENTE, será objecto de indemnização compensatória no trimestre imediatamente seguinte, salvo no último trimestre da concessão em que será objecto de reembolso, no prazo máximo de trinta (30) dias da comunicação da Direcção-Geral do Tesouro e Finanças, podendo esta entidade, em caso de incumprimento da CONCESSIONÁRIA, accionar a caução de boa exploração, prevista na cláusula trigésima oitava.

3 - O pagamento pelo CONCEDENTE da indemnização compensatória reportada a cada trimestre é efectuado no prazo máximo de cento e oitenta (180) dias após a recepção do relatório elaborado pela CONCESSIONÁRIA, salvo se o mesmo se revelar sob qualquer aspecto insuficiente ou incompleto, o que determinará a suspensão da contagem do referido prazo de pagamento.

#### CLÁUSULA TRIGÉSIMA PRIMEIRA (Revisão)

Sem prejuízo do disposto nas cláusulas anteriores, a introdução de alterações ou ajustamentos das obrigações modificadas de serviço público impostas à exploração dos serviços aéreos ora concessionados ou dos próprios mecanismos de execução das mesmas, nos termos do contrato, poderá importar uma revisão do valor da indemnização compensatória a atribuir pelo CONCEDENTE à CONCESSIONÁRIA.

#### CAPÍTULO V FORÇA MAIOR

#### CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEGUNDA (Regras gerais)

1 - Considera-se caso de força maior todo o evento imprevisível, irresistível e insuperável, cujos efeitos se produzam independentemente da vontade e do controle da CONCESSIONÁRIA e que tenham um impacto negativo sobre a

exploração da rota concessionada, designadamente as situações de catástrofe natural, actos de terrorismo ou guerra, declarada ou não, subversão, alteração da ordem pública e incêndio.

2 - A ocorrência de um caso de força maior, quando confirmado pelo CONCEDENTE, terá por efeito exonerar a CONCESSIONÁRIA da responsabilidade pelo não cumprimento pontual das obrigações emergentes do contrato de concessão, na estrita medida em que o seu cumprimento pontual e atempado tenha sido impedido em virtude da referida ocorrência.

3 - Ocorrendo um caso de força maior a CONCESSIONÁRIA deverá de imediato comunicar esse facto ao INAC, I.P..

4 - Logo que cesse o caso de força maior a CONCESSIONÁRIA deverá de imediato dar integral cumprimento às obrigações modificadas de serviço público impostas e proceder ao reforço, em, pelo menos, sessenta por cento (60%), da capacidade programada a partir do momento em que seja possível restabelecer a operação e até ao escoamento total do tráfego acumulado durante a interrupção da exploração da rota concessionada.

5 - Caso a transportadora não possa explorar a rota concessionada por motivos de força maior, o CONCEDENTE poderá reduzir o montante da indemnização compensatória proporcionalmente aos voos não efectuados.

### CLÁUSULA TRIGÉSIMA TERCEIRA

(Efeitos)

1 - Sem prejuízo do disposto na cláusula anterior, a ocorrência de uma situação de força maior, poderá implicar a adopção de uma das seguintes medidas:

a) A reposição do equilíbrio financeiro da concessão, ou,

- b) Nos casos de impossibilidade de cumprimento se tornar efectiva ou de a reposição do equilíbrio financeiro da concessão, se revelar excessivamente onerosa para o CONCEDENTE, à resolução do presente contrato.

2 - Sempre que um caso de força maior seja, ao tempo da sua verificação, passível de ser coberto por apólices de seguro comercialmente aceitáveis, e independentemente de estar ou não coberto efectivamente, aplicar-se-á o seguinte:

- a) A CONCESSIONÁRIA não ficará exonerada do cumprimento pontual e atempado das obrigações emergentes do presente contrato de concessão e respectivos apêndices, sempre que se afigure possível o seu cumprimento pelo recebimento do montante da indemnização resultante da apólice que cobria aquele risco;
- b) Haverá lugar à reposição do equilíbrio financeiro da concessão apenas na medida do excesso dos prejuízos sofridos relativamente à indemnização nos termos da apólice, ou daquela que seria aplicável, independentemente das limitações resultantes da franquia, capital-seguro ou limite da cobertura;

3 - Consideram-se excluídos da previsão do número anterior, os casos de força maior tais como os relativos a guerra, hostilidades, invasão, tumultos, rebelião, terrorismo, cataclismos e outras grandes catástrofes naturais, independentemente de tais riscos se encontrarem cobertos.

## CAPÍTULO VI

### FISCALIZAÇÃO DA CONCESSÃO

#### CLÁUSULA TRIGÉSIMA QUARTA

(Fiscalização)

1 - Caberá ao INAC, I.P. fiscalizar a actividade da CONCESSIONÁRIA em tudo o que respeite ao cumprimento do contrato de concessão, da legislação e

regulamentos aplicáveis e, bem assim, em tudo o que respeite a matérias não abrangidas no âmbito das atribuições e competências de outras entidades.

2 - Caberá à Inspeção-Geral de Finanças fiscalizar a actividade da CONCESSIONÁRIA no que respeita aos aspectos económicos e financeiros da concessão, cabendo-lhe pronunciar-se sobre o valor das indemnizações compensatórias a pagar pelo CONCEDENTE.

3 - O valor das indemnizações compensatórias a pagar pelo CONCEDENTE terá obrigatoriamente em conta o resultado da fiscalização do cumprimento das obrigações de serviço público cometida ao INAC, I.P. que, para o efeito, elaborará um relatório.

4 - A CONCESSIONÁRIA obriga-se a dispor de um sistema de informação contabilístico que permita uma correcta identificação e fundamentação dos custos e proveitos imputáveis ao serviço concessionado, e a prestar às entidades fiscalizadoras toda a informação necessária, adequada e requerida por aquelas para a prossecução das suas funções de fiscalização.

5 - A CONCESSIONÁRIA facultará INAC, I.P. e/ou à Inspeção-Geral de Finanças o livre acesso a todos os livros de actas, livros de presença e documentos anexos relativos à CONCESSIONÁRIA, livros, registos e demais documentos relativos às actividades compreendidas na concessão, assim como prestará todos os esclarecimentos que lhe forem requeridos pelo CONCEDENTE.

6 - A CONCESSIONÁRIA apresentará ao INAC, I.P., após cada trimestre de exploração, um relatório de execução dos serviços concessionados durante o referido trimestre com elementos que permitam a verificação das obrigações constantes do Apêndice 1 e 2 ao presente contrato.

7 - As determinações do INAC, I.P. e/ou da Inspeção-Geral de Finanças que vierem a ser emitidas no âmbito dos seus poderes de fiscalização são de aplicação imediata e vinculam a CONCESSIONÁRIA.

**CLÁUSULA TRIGÉSIMA QUINTA**  
(Contra-ordenações)

A violação, pela CONCESSIONÁRIA, seus representantes ou auxiliares, das obrigações modificadas de serviço público impostas à exploração da rota concessionada e das determinações do INAC, I.P. proferidas nos termos da lei constitui contra-ordenação, punível com coima, nos termos do disposto no artigo 23º do Decreto-Lei nº 138/99, de 23 de Abril, alterado pela redacção do artigo 11.º do Decreto-Lei nº 208/2004, de 19 de Agosto.

**CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEXTA**  
(Sanções contratuais)

- 1- Sem prejuízo das situações que poderão dar origem a sequestro ou resolução da concessão, o não cumprimento pela CONCESSIONÁRIA das obrigações resultantes do contrato de concessão, originará a aplicação à CONCESSIONÁRIA de sanções contratuais, nos termos e com os limites previstos no artigo 329.º do CCP.
- 2- À CONCESSIONÁRIA não serão aplicadas sanções sempre que o não cumprimento das obrigações constantes do presente contrato de concessão resulte da verificação de casos de força maior.
- 3- As multas a fixar nos termos do contrato de concessão não poderão ser inferiores a 2.500 euros.

- 4- Em caso de interrupção temporária ou definitiva dos serviços, poderá ser aplicada à CONCESSIONÁRIA uma sanção, calculada de acordo com a seguinte fórmula:

1 – Durante o primeiro ano

$$(D/N \times M) \times 3$$

Em que:

D = deficit real apurado durante o período de exploração;

N = número de meses de exploração (arredondado, em excesso, para as unidades)

M = número de meses de carência (arredondado, por defeito, para as unidades), sendo  $N+M= 12$

3 = Coeficiente multiplicador da penalidade.

2 – Nos outros anos

$$(D/12 \times M) \times 3$$

D = deficit real apurado no ano anterior;

M = número de meses de carência no ano em causa (arredondado, por defeito, para as unidades);

3 = Coeficiente multiplicador da penalidade.

- 5- Pela violação das obrigações contidas no presente contrato podem ser aplicadas à CONCESSIONÁRIA as seguintes sanções:

- a) A violação da obrigação fixada de acordo com o disposto no nº 2 da Cláusula Terceira, é sancionada com uma multa de 2.500 euros;
- b) A violação da obrigação fixada na Cláusula Nona, é sancionada com uma multa de 2.500 euros;
- c) O não cumprimento da estrutura tarifária constante da proposta apresentada pela concessionária, nos termos do disposto na

Cláusula Décima Segunda, é sancionada com uma multa no valor de 2.500 euros;

- d) O não cumprimento do disposto na proposta referente aos meios humanos afectos à prestação de serviços tal como referido no nº 3 da Cláusula Décima Quarta, é sancionado com uma multa de 2.500 euros;
- e) A violação da obrigação fixada nos termos do disposto na Cláusula Décima Quinta, é sancionada com uma multa de 2.500 euros;
- f) O não cumprimento dos prazos previstos no nº 1 alínea a) e b) da Cláusula Décima Sexta, é sancionado com uma multa de 2.500 euros;
- g) O não cumprimento por parte dos estabelecimentos, agências de venda, incluindo o site, da CONCESSIONÁRIA das regras previstas na Cláusula Décima Nona, referentes à venda de bilhetes, é sancionado com uma multa de 2.500 euros;
- h) A violação da obrigação fixada no nº 5 da Cláusula Vigésima Quarta, é sancionada com uma multa de 2.500 euros;
- i) A falta de comunicação prévia prevista no nº 2 da Cláusula Vigésima Quinta, é sancionada com uma multa de 2.500 euros.

- 6- A aplicação das presentes sanções não prejudica a aplicação de outras que decorrem da lei.

#### CLÁUSULA TRIGÉSIMA SÉTIMA (Processo)

- 1- A instrução dos processos referentes à aplicação de sanções contratuais previstas no clausulado anterior é da competência do INAC, I.P.
- 2- A decisão de aplicação da sanção é da competência do CONCEDENTE.

- 3- No âmbito da sua acção fiscalizadora, a Inspeção-Geral de Finanças comunicará ao INAC, I.P. as violações que, nos termos do presente contrato, consubstanciam sanções contratuais.
- 4- As sanções serão exigidas nos termos e prazo fixados na respectiva notificação à CONCESSIONÁRIA.
- 5- No acto de notificação da sanção o INAC, I.P. fixará, se aplicável, à CONCESSIONÁRIA um prazo nunca inferior e superior, respectivamente a 5 (cinco) e 10 (dez) dias para que esta cumpra a obrigação em falta.

## CAPÍTULO VII CAUÇÃO DE EXPLORAÇÃO

### CLÁUSULA TRIGÉSIMA OITAVA (Caução de boa exploração da concessão)

- 1- Para garantir o exacto e pontual cumprimento das suas obrigações a CONCESSIONÁRIA prestou uma caução, correspondente a 5% do preço contratual relativo aos três anos da concessão, que deverá perdurar até ao termo do processo de aprovação pelo Governo do último saldo certificado da concessão, no caso de este ser a favor da concessionária, ou, até ao reembolso do último saldo da concessão quando este seja a favor do Estado, podendo ser executada, independentemente de decisão judicial.
- 2- O INAC, I.P. deverá liberar a caução nos trinta (30) dias úteis seguintes à comunicação da Direcção-Geral do Tesouro e Finanças àquela entidade do despacho de aprovação pelo membro do Governo competente do último saldo certificado pela Inspeção-Geral de

Finanças, se este for a favor da concessionária, ou do reembolso do saldo pela concessionária, se este for a favor do Estado.

- 3- O CONCEDENTE pode considerar perdida a seu favor a caução prestada, independentemente de decisão judicial, designadamente nos seguintes casos:
- Na situação prevista no nº 4 da Cláusula Vigésima Quinta;
  - Quando a concessionária não liquide as sanções contratuais para além dos 10 dias, após o prazo fixado;
  - Quando a concessionária não reembolse o Estado do último saldo certificado pela Inspeção-Geral de Finanças a favor deste para além dos 10 dias, após o prazo fixado;
  - Interrupção definitiva da exploração do serviço concessionado.

- 4- Para efeitos do presente contrato, deve entender-se como interrupção definitiva dos serviços, as situações em que:
- A CONCESSIONÁRIA deixa de ser titular de um certificado de operador aéreo e respectiva licença;
  - A CONCESSIONÁRIA não explora os serviços concessionados durante um período de 48 horas, por razões que lhe são imputáveis.

## CAPÍTULO VIII

### MODIFICAÇÕES E EXTINÇÃO DA CONCESSÃO

#### CLÁUSULA TRIGÉSIMA NONA

(Alterações no âmbito de contrato de concessão)

1 – A eventual imposição de alterações ao contrato de concessão por acto unilateral do CONCEDENTE, apenas se poderá fundar em razões de interesse público, decorrentes de necessidades novas ou de uma nova ponderação das circunstâncias existentes.

2 – Compete ao Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações executar a medida prevista no número anterior, salvo se da mesma resultar um acréscimo de custo da concessão para o CONCEDENTE em que as referidas alterações deverão também ser objecto de aprovação prévia pelo Ministro de Estado e das Finanças.

3 - A verificação da previsão contida no número 1, poderá conferir à CONCESSIONÁRIA, sendo caso disso, direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão, nos termos da cláusula seguinte.

**CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA**  
(Reposição do equilíbrio financeiro)

1 - São enquadráveis para efeitos de reposição do equilíbrio financeiro da concessão, as seguintes situações:

- a) Modificação unilateral imposta pelo CONCEDENTE das condições de desenvolvimento das actividades integradas na concessão, desde que, em resultado directo da mesma, se verifique para a CONCESSIONÁRIA um aumento de custos ou uma perda de receitas;
- b) Ocorrência de casos de força maior nos termos da Cláusula Trigésima Segunda, excepto se em resultado dos mesmos se verificar a suspensão do contrato de concessão nos termos da Cláusula Quadragésima Primeira;
- c) Variação superior a vinte por cento (20%) no preço médio do combustível, expresso em euros, relativamente ao mês anterior da apresentação da proposta, adequadamente justificada, salvo se a CONCESSIONÁRIA optar por cobrar uma taxa para obviar o sobrecusto proveniente do aumento do preço do combustível, pela aplicação da fórmula constante do Apêndice 1 do presente contrato;

d) Quaisquer outros casos em que o direito de aceder à reposição do equilíbrio financeiro é expressamente previsto no presente contrato.

2 - Para os efeitos previstos na presente Cláusula, a CONCESSIONÁRIA deverá notificar o CONCEDENTE da ocorrência de qualquer evento que possa dar lugar à reposição do equilíbrio financeiro da concessão, no prazo máximo de 10 (dez) dias seguintes à sua ocorrência, no que respeita às alíneas a) e b) do número anterior.

3 - Havendo lugar à reposição do equilíbrio financeiro da concessão esta será operada mediante a atribuição de uma indemnização compensatória directa à CONCESSIONÁRIA pelo CONCEDENTE, sobre a qual não incidirá, em caso algum, qualquer adicional a título de lucro razoável.

## CAPÍTULO IX SUSPENSÃO DA CONCESSÃO

### CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA PRIMEIRA (Suspensão)

1 - O CONCEDENTE pode suspender a concessão, em caso de guerra, estado de sítio ou emergência, independentemente de decisão judicial, ou mesmo mediante a requisição dos serviços de pessoas, bens e organização afectos à concessão ou sequestro da mesma, nos termos das cláusulas seguintes.

2 - Compete ao Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações executar a medida prevista no número anterior.

3 - O período durante o qual a exploração estiver suspensa será acrescido ao prazo contratualmente fixado para a duração da concessão.

- 24
- a) Ocorrer aos encargos resultantes da operação do, serviço concessionado;
  - b) Ocorrer às despesas necessárias ao restabelecimento do normal funcionamento do serviço concessionado por eliminação das circunstâncias que originaram a decisão de sequestro;
  - c) Entrega do remanescente, se o houver, à CONCESSIONÁRIA, findo o período de sequestro.

2 - A CONCESSIONÁRIA suportará todos os encargos resultantes da manutenção dos serviços e as despesas necessárias ao restabelecimento da normalidade, na medida em que os rendimentos referidos no ponto precedente não sejam suficientes para o efeito.

3 - Logo que cessem as razões que motivaram o sequestro, a CONCESSIONÁRIA será notificada para retomar a concessão, no prazo que lhe for fixado pelo CONCEDENTE.

## CAPÍTULO X

### TERMO DA CONCESSÃO

#### SECÇÃO I

#### RESOLUÇÃO

#### CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA QUINTA (Resolução)

1 - O CONCEDENTE, poderá dar por finda a concessão mediante resolução do contrato de concessão nos termos e com os fundamentos previstos na lei, caso por parte da CONCESSIONÁRIA haja violação grave de qualquer das obrigações nele previstas, designadamente quando se verificar:

submetidas ao CONCEDENTE, sob pena de a CONCESSIONÁRIA responder a qualquer título por todas as consequências derivadas da má interpretação.

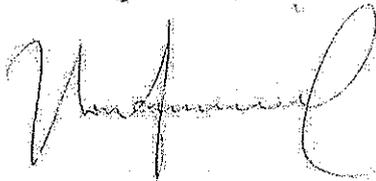
**CLÁUSULA QUINQUAGÉSIMA SÉTIMA**  
(Arbitragem)

O CONCEDENTE, através do Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, e a CONCESSIONÁRIA poderão celebrar convenções de arbitragem ou compromissos arbitrais e submeter ao tribunal arbitral as questões que se suscitarem sobre interpretação, validade ou execução das obrigações modificadas de serviço público objecto do presente contrato de concessão que não sejam dirimidas por meios gratuitos ou conciliatórios.

O presente contrato foi celebrado em Lisboa, aos dias trinta do mês de Dezembro de 2010, e devidamente rubricado e assinado pelos intervenientes, contém trinta e oito (38) folhas, feito em três (3) exemplares que farão igualmente fé, ficando um em poder do CONCEDENTE, outro em poder da CONCESSIONÁRIA e outro a ser remetido para ser visado pelo Tribunal de Contas.

Pelo CONCEDENTE,

Vice-Presidente do Instituto Nacional  
de Aviação Civil, I.P.



Professor Doutor João Manuel  
Lourenço Confraria Jorge e Silva

Pela CONCESSIONÁRIA,

O Presidente do Conselho de  
Administração  
SATA - Air Açores – Sociedade  
Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.



Dr.º António José Vasconcelos Franco  
Gomes de Menezes

