

PARECER N.º 75/AMT/2025

I - INTRODUÇÃO

1. A Comissão de Infraestruturas, Mobilidade e Habitação da Assembleia da República solicitou a diversas entidades, entre as quais a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), no âmbito da apreciação na especialidade do Projeto de Lei n.º 95/XVII/1.9 (PCP) - «*Defesa dos direitos dos residentes das Regiões Autónomas no acesso ao Subsídio Social de Mobilidade (Primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 37-A/2025, de 24 de março que define um novo modelo para a atribuição de um subsídio social de mobilidade no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e entre estas regiões)*»¹, a resposta por escrito a determinadas questões colocadas pelos Grupos Parlamentares do Partido Social Democrata, do Partido Socialista, do Partido Chega e do Deputado único representante do Partido Juntos pelo Povo, remetidas por mensagem de correio eletrónico de 14 de outubro de 2025.
2. Nos termos da alínea w) do n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprova os estatutos da AMT, considera-se o seguinte:

II – ENQUADRAMENTO

3. O Projeto de Lei n.º 95/XVII/1.9, apresentado pelo Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português (PCP), procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 37-A/2025, de 24 de março (DL 37-A/2025), que define um novo modelo para a atribuição de um subsídio social de mobilidade no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e entre estas regiões.
4. A proposta que o Grupo Parlamentar do PCP apresenta visa “*permitir que o beneficiário que cumpra os critérios legais possa adquirir o bilhete já com o subsídio social de mobilidade descontado no momento da compra. Deste modo, os beneficiários não terão de pagar o valor total da viagem para só mais tarde serem resarcidos, aliviando assim*

¹

<https://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=NAiWqzfGK9Z4C%252bLpCxZbKpu1tf3i9yAqF9r6W5hmwhvHdzXhly9nP G4%252f3tQUx8uM%252fQTrQ2xN56QKKLRt92nNAIDyrdWOZyle15OdDu0a0z2QkiVaT39Z%252fCp2udpSKRCbf95dQlqzw b0zQEaOZzYHiyRP%252fQX9F6gyqqOsnc%252faCCiFf8sn9hcqZmYwtC2zTcA2nyfuf44sKeKLfP4qexOY5ouVhQ%252bpt7Dx 7cuDy1DUJ3pbYvHR9cvCQxKx1Jm0KldfKleu6AfYaGARIGvacZJKs8NDkimY9SX6AT511ulxrmL%252b7XhMGtLawMnJP5 47Puq7ebBnZVSkiguW36D6jDFzA3TPuxCdw44bhi7nZ8%253d&fich=1e44f4f3-124f-4c1e-9d80-96610497e4dd.docx&Inline=true>

o peso financeiro imediato que atualmente recai sobre as famílias açorianas – um ónus que muitas delas não podem de forma alguma assumir.”

5. Assim, são designadamente alterados os artigos 4.º e 5.º do diploma, nos seguintes termos: “1 - A atribuição do subsídio social de mobilidade ao beneficiário implica a compra e a utilização efetiva do bilhete, e corresponde ao pagamento de um valor variável sem limite máximo. 2 – Na Região Autónoma da Madeira, o beneficiário paga, no ato da compra, nas viagens entre as Regiões Autónomas e o continente, os máximos de 79 euros tratando-se de residentes e equiparados e de 59 euros tratando-se de estudantes. 3- Na Região Autónoma dos Açores, o beneficiário paga, no ato da compra, nas viagens entre a Região Autónoma e o continente, os máximos de 119 euros tratando-se de residentes e equiparados e de 89 euros no caso de estudantes; 4- Nas viagens entre as Regiões Autónomas, o beneficiário paga, no ato da compra, os máximos de 79 euros tratando-se de residentes e equiparados e de 59 euros tratando-se de estudantes. 5 - Os cidadãos beneficiários que não tenham procedido à utilização efetiva do bilhete no prazo de um ano ficam em situação de incumprimento, sendo obrigados à devolução do valor do subsídio social de mobilidade ao Estado. 6 – (anterior n.º 4). 7 - Não é atribuído subsídio social de mobilidade sempre que o custo elegível seja de montante igual ou inferior ao fixado nos n.ºs 2, 3 e 4.”²
6. “Artigo 5.º [...] 1 - Para efeitos de atribuição do subsídio social de mobilidade, a companhia aérea e seus agentes devem requerer, nos serviços competentes da entidade prestadora do serviço de pagamento, o respetivo pagamento. 2 - Nos casos em que o beneficiário tenha adquirido um bilhete de ida (OW), o cálculo do subsídio social de mobilidade fica indexado à metade do valor máximo para aplicação do subsídio. 3 - Quando o beneficiário viajar ao serviço ou por conta de uma pessoa coletiva ou singular, o pagamento deve ser solicitado à companhia aérea e seus agentes, por essa pessoa coletiva ou singular, desde que a fatura e o recibo ou as faturas-recibo

² Atualmente o artigo 4.º estabelece o seguinte: “1 - A atribuição do SSM ao beneficiário implica o pagamento de um valor variável após a compra e a utilização efetiva do bilhete pelo beneficiário. 2 - Sem prejuízo do número anterior, o valor correspondente ao SSM é pago ao beneficiário após a compra do bilhete e submissão do pedido na plataforma, mesmo que a submissão ocorra antes da realização do voo, ficando o beneficiário obrigado à utilização efetiva do bilhete, sob pena de restituição do valor recebido. 3 - A forma de apurar o valor do SSM, bem como a documentação comprovativa da elegibilidade dos beneficiários, são definidos por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes aéreo e marítimo, após audição prévia dos órgãos do governo próprio das Regiões autónomas dos Açores e da Madeira. 4 - O valor do SSM tem por referência o custo elegível e o valor máximo estabelecidos na portaria mencionada no número anterior. 5 - O valor elegível das diferentes taxas pode, igualmente, ser regulamentado pela portaria referida no n.º 3.”

sejam emitidos em nome desta e deles conste o nome do beneficiário, bem como o respetivo (...)"³

7. O DL 37-A/2025, atualmente em vigor, revogou os decretos-lei n.º 41/2015, de 24 de março (DL 41/2015)⁴ e n.º 134/2015, de 24 de julho⁵.
8. A Lei n.º 105/2019, de 6 setembro, veio introduzir alterações significativas ao regime constante do DL134/2015, com a eliminação do valor máximo do custo elegível e a transferência para as companhias aéreas das responsabilidades financeiras, administrativas e riscos associados à atribuição do SSM. Este regime nunca chegou a ser operacionalizado tendo, por isso, sido publicado o Decreto-Lei n.º 28/2022, de 24 de março, que manteve provisoriamente (até 31 de março de 2025) as condições estabelecidas no DL134/2015, e que o DL 37-A/2025 também revogou.
9. Em face deste quadro legal, foi decidido criar um regime jurídico uniforme e único, *"tendo em vista objetivos de simplificação, eficiência e tratamento igualitário entre as Regiões Autónomas"*.
10. De referir que o Despacho conjunto n.º 7613/2024, do Ministro de Estado e das Finanças e do Ministro das Infraestruturas e Habitação, publicado na 2.ª Série do Diário da República de 12 de julho de 2024, criou, com o objetivo de analisar e rever o modelo do SSM aplicado à RAA e RAM, um Grupo de Trabalho (GT) presidido por um representante da Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC). AAMT não foi convidada a participar.
11. Quando auscultada pelo Governo quanto ao projeto de diploma atualmente em vigor (DL 37-A/2025), a AMT considerou:

³ Atualmente o artigo 5.º estabelece o seguinte: *"1 - Para efeitos de atribuição do SSM, o beneficiário deve submeter o respetivo pedido na plataforma mencionada no artigo 6.º, juntamente com os documentos previstos na portaria mencionada no artigo anterior. 2 - O pedido referido no número anterior é submetido entre o dia de emissão de bilhete e até 90 dias após a realização do voo ou do voo de regresso. 3 - O pagamento do SSM tem lugar a partir do momento da apresentação do pedido previsto no n.º 1, desde que verificadas as condições fixadas no presente decreto-lei. 4 - Quando a não realização da viagem decorre de um cancelamento por parte de uma transportadora, o passageiro pode escolher entre ser reencaminhado em outro voo ou percurso marítimo ou ser reembolsado pela transportadora, devendo neste caso devolver o valor do subsídio recebido nos termos do disposto no artigo 15.º 5 - A comprovação de que o passageiro beneficiário do SSM realizou a viagem é feita recorrendo às listagens de passageiros que se apresentam ou não a embarque, ou em alternativa, documento comprobatório da realização do viagem emitido pelas transportadoras aéreas e marítimas."*

⁴ Regula a atribuição do subsídio social de mobilidade (SSM) aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e a Região Autónoma dos Açores (RAA) e entre esta e a Região Autónoma da Madeira (RAM), prosseguindo objetivos de coesão social e territorial.

⁵ Regula a atribuição do SSM aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos e marítimos entre o continente e a RAM e entre esta e a RAA.

- Ser de saudar a iniciativa de aprovação de um regime que define o modelo para a atribuição do SSM que é uniforme, aplicável a ambas as regiões autónomas, prosseguindo objetivos de simplificação e clarificação, eficiência e tratamento igualitário;
 - Acolher favoravelmente a criação de um mecanismo de controlo que visa mitigar a possibilidade de cobrança de valores de tarifa acima do preço praticado pelas transportadoras aéreas e marítimas e a regulação do valor da taxa de emissão de bilhete.
12. O DL 37-A/2025 define um novo modelo para a atribuição do SSM no âmbito dos serviços aéreos entre o continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e entre estas regiões. Aplica-se também a percursos inter-ilhas por via marítima, em rotas regulares ou sazonais, desde que combinadas com as referidas ligações aéreas, isto é, nos casos em que as ligações se efetuem num período máximo de 24 horas, circunstância que justifica o pedido de pronúncia da AMT, considerando as suas atribuições relativamente ao transporte marítimo.
13. O referido diploma estabelece que a AMT tem intervenção a três níveis (artigo 14.º, Monitorização do custo elegível; artigo 19.º, Fiscalização; e artigo 22.º, Revisão periódica do subsídio social de mobilidade).
14. Tendo em conta o enquadramento legal e o exercício de competências previsto neste diploma, foi iniciada a articulação técnica da AMT com a ANAC e a IGF, não apenas para estabelecimento da metodologia de definição do valor do SSM, mas igualmente alargado à avaliação de todos os elementos necessários para a implementação deste diploma, incluindo da plataforma eletrónica que não se encontra ainda disponível.
15. Procedeu-se ainda à comunicação aos Governos Regionais dos Açores e Madeira a solicitar informação sobre: (i) as empresas de transporte marítimo elegíveis para o SSM nas RAA e RAM; (ii) quais as tarifas marítimas elegíveis para SSM nas RAA e RAM (iii) quais os custos elegíveis no transporte marítimo para efeitos de atribuição SSM na RAA e RAM; (iv) quais os custos não elegíveis no transporte marítimo para efeitos de atribuição SSM na RAA e RAM e (v) quais os documentos necessários apresentar nas viagens marítimas nas RAA e RAM, no sentido de habilitar a AMT com a informação necessária ao bom desempenho das atribuições que lhe foram cometidas.

III - Grupo Parlamentar do PSD

16. O Grupo Parlamentar do PSD colocou a seguinte questão à AMT: Questão 1: “*Como avaliam a proposta legislativa do PCP e que consequências pode originar a sua aplicação, visto que entre outras alterações o diploma procede à eliminação dos limites máximos do custo elegível (i.e. sem teto regulatório), à inclusão de bagagem de porão e taxas adicionais como custos elegíveis, e à alteração do modelo de pagamento, passando a companhia aérea ou os seus agentes para efeitos de atribuição do SSM a terem de requerer, nos serviços competentes da entidade prestadora do serviço de pagamento, o respetivo pagamento sem plataforma digital?*”

- Considera-se que o projeto de diploma apresentado pelo PCP altera substancialmente o âmbito da elegibilidade, tornando incerta a possibilidade de cálculos dos seus impactos orçamentais.
- Por outro lado, a atribuição de subsídio de uma forma facilitada, sem critérios estruturados de verificação, sob pena de incumprimento e eventual devolução do subsídio recebido, poderá acrescentar procedimentos de recuperação de montantes pagos e de exequibilidade não previsível.
- Saudamos o atual regime que define o modelo para a atribuição do SSM que é uniforme, aplicável a ambas as regiões autónomas, prosseguindo objetivos de simplificação e clarificação, eficiência e tratamento igualitário e que inclui a criação de um mecanismo de controlo que visa mitigar a possibilidade de cobrança de valores de tarifa acima do preço praticado pelas transportadoras aéreas e marítimas e a regulação do valor da taxa de emissão de bilhete.
- Mais se refere que, neste momento a AMT encontra-se a articular com as restantes entidades competentes a forma de melhor operacionalizar os comandos legais.
- Sem prejuízo de melhorias localizadas do diploma em vigor, consideramos essencial a implementação de uma plataforma digital que permita o cruzamento de dados entre as autoridades competentes e as entidades emissoras de bilhetes, diminuindo a burocracia e promovendo uma supervisão eficaz e efetiva.

- Devido às novidades introduzidas pelo diploma e à sua recente entrada em vigor (abril de 2025), não é para já possível avaliar, na globalidade, o processo de atribuição do SSM.

IV– Grupo Parlamentar do Partido Socialista (PS)

17. O Grupo Parlamentar do PS colocou as seguintes questões à AMT: Questão 1 “À luz do regime atual do Subsídio Social de Mobilidade, solicitamos uma apreciação da situação vigente, em termos de eficácia, equidade e acessibilidade. Em particular, em que pontos se identifica uma necessidade ou oportunidade de alteração ao regime em vigor, tendo em vista reforçar a eficiência, justiça e transparência do mecanismo”.

- Concordamos com um regime que define o modelo para a atribuição do SSM que é uniforme, aplicável a ambas as regiões autónomas, prosseguindo objetivos de simplificação e clarificação, eficiência e tratamento igualitário;
- Neste momento a AMT encontra-se a articular com as restantes entidades competentes a forma de melhor operacionalizar os comandos legais;
- Devido às novidades introduzidas pelo diploma e à sua recente entrada em vigor (abril de 2025), não é para já possível avaliar, na globalidade, o processo de atribuição do SSM;
- Julgamos existirem, algumas oportunidades de melhoria ou a serem ponderadas no diploma em vigor:
 - A par de um “bilhete único”, já existente, que confere o direito ao transporte do beneficiário no âmbito dos serviços aéreos e marítimos, ponderar a introdução de possibilidades de desconto imediato no ato de compra e a previsão de bilhetes sucessivos⁶, por se terem sido reportadas, pelo Governo Regional dos Açores, dificuldades de emissão conjunta, a curto prazo, de “bilhetes” pelas empresas, podendo ponderar-se a atribuição de subsídio ao somatório de bilhete de serviços marítimos e bilhete de serviço

⁶ É relevante determinar se é necessário provar que determinada combinação é a única possível para efetuar de forma razoável um determinado percurso, se é aceitável a aquisição de bilhete combinado no caso de indisponibilidade temporária de uma ou outra ligação, por exemplo, por motivos de condições climáticas do ar ou do mar, ou se caberá ao utilizador escolher a combinação que lhe for mais vantajosa, sem outras justificações.

aéreo. Contudo, devem ser ponderados os impactos, designadamente administrativos e orçamentais, de qualquer solução alternativa;

- Nos artigos 6.º e 7.º, que preveem a criação de uma plataforma eletrónica própria:
 - I. Sugere-se a ponderação da introdução de referência à existência de uma ligação aos sites dos operadores aéreos e marítimos com a informação das tarifas elegíveis e respetivas condições de aplicação, no sentido de tornar mais eficaz o cumprimento do n.º 2 do artigo 14.º, pois estamos em presença de um mercado liberalizado com constantes alterações tarifárias;
 - II. Por outro lado, esta informação deveria constar da referida plataforma com registo histórico das tarifas elegíveis utilizadas, com a finalidade de controlo (artigo 13.º) e monitorização do custo elegível (artigo 14.º) permitindo assim uma revisão periódica do SSM mais eficaz (artigo 22.º);
 - III. Acresce que a ANAC e a AMT deveriam poder aceder a tal base, para também poderem exercer adequadamente as competências do artigo 19.º e do n.º 2 do artigo 22.º e no artigo 22.º deveria ser previsto que a ANAC e AMT têm acesso às informações ali previstas, até que seja criada a referida plataforma.
- No que se refere à monitorização do custo elegível nos termos do artigo 14.º, seria de ponderar prever que não apenas o prazo em que devem ser comunicadas as alterações aos elementos referenciados (n.º 2), mas o prazo em que as empresas devem comunicar os elementos referidos no n.º 1, sem prejuízo de pedidos nesse sentido, uma vez que, pelo menos no caso da AMT, não existe prazo específico previsto na lei;
- Na alínea b) do n.º 1 do artigo 14.º, poderá ser ponderado que a distribuição tarifária inclua o número de lugares disponibilizados por tarifa;
- O n.º 2 do artigo 4.º prevê que *“Sem prejuízo do número anterior, o valor correspondente ao SSM pode ser pago ao beneficiário antes da realização do voo, após a compra do bilhete e submissão do pedido na plataforma,*

ficando o mesmo obrigado à utilização efetiva do bilhete, sob pena de restituição do valor recebido". No entender da AMT, embora seja compreensível e justificável a necessidade de responder às preocupações das regiões autónomas com o tempo de espera dos passageiros pelos respetivos reembolsos, alerta-se que o pagamento do SSM antecipadamente à realização da viagem pode potenciar eventuais fraudes com os métodos de pagamento por via de cartões de crédito, levando a um aumento dos pedidos de restituição do valor recebido;

- O n.º 2 do artigo 15.º estabelece que "*O incumprimento da devolução do valor do subsídio recebido, quando aplicável, impede o passageiro em causa de beneficiar do SSM em futuras viagens ou de receber o subsídio por viagens já realizadas, até que se verifique a regularização da situação.*" Será de ponderar que a sanção a impor pudesse revestir outros contornos, por exemplo, a aplicação de uma coima no âmbito de um processo de contraordenação;
 - Poderia aditar-se um artigo relativo à legislação aplicável aos direitos dos passageiros, designadamente a referida em anexo ao Decreto-Lei n.º 71/2021, de 11 de agosto (no caso do transporte marítimo, o Decreto-Lei n.º 7/2014, de 15 de janeiro).
- Parece-nos que será inquestionável que a AMT (e restantes entidades) podem solicitar às transportadoras e (sobretudo) às outras entidades competentes para a implementação desta medida todas as informações de que necessitem para levar a cabo as competências que o diploma lhes confere, designadamente considerando que lista das informações que as transportadoras marítimas são obrigadas a transmitir à AMT é limitada (apenas alguns elementos tarifários).
18. Questão 2: "*Tendo em consideração diferentes modelos de subsidiação da mobilidade aérea - reembolso após a viagem, desconto imediato no ato de compra ou outros modelos — qual a avaliação desses modelos, os seus méritos, riscos e adequabilidade ou replicabilidade de cada um ao contexto das Regiões Autónomas. Em especial, considerando a experiência comparada, nomeadamente o modelo implementado para os residentes das Ilhas, Canárias, Baleares, Ceuta e Melilla, que vantagens ou desvantagens se verificam nos diversos modelos em termos de eficácia, impacto sobre*

o beneficiário, exigências operacionais e logísticas, condicionamento de voos e gestão de rotas, implicações orçamentais ou risco de distorções e incentivos desfavoráveis”.

- A AMT defende a existência de um sistema multimodal integrado que abranja designadamente o transporte marítimo, como forma de melhorar a mobilidade dos cidadãos das regiões ultraperiféricas.
 - Neste momento a AMT encontra-se a articular com as restantes entidades competentes a forma de melhor operacionalizar os comandos legais.
 - No contexto dessa avaliação, poderão ser ponderadas algumas das sugestões supramencionadas, não deixando de ser adequadamente avaliados os impactos, designadamente administrativos e orçamentais, de qualquer solução alternativa àquela em vigor.
 - Devido às novidades introduzidas pelo diploma e à sua recente entrada em vigor (abril de 2025), não é para já possível avaliar, na globalidade, o processo de atribuição do SSM.
19. Questão 3: “*Qual a apreciação concreta quanto à iniciativa em discussão? Caso a iniciativa em discussão viesse a ser aprovada, solicitamos uma apreciação sobre a sua viabilidade prática e os impactos no funcionamento do setor e na garantia do direito à mobilidade dos residentes das Regiões Autónomas. Nomeadamente, se existem etapas transitórias recomendáveis, requisitos operacionais e tecnológicos que se revelariam indispensáveis para tornar o modelo viável, bem como outras salvaguardas específicas que devem ser tidas em conta.”*
- Considera-se que o projeto de diploma apresentado pelo PCP altera substancialmente o âmbito da elegibilidade, tornando incerta a possibilidade de cálculos dos seus impactos orçamentais.
 - Por outro lado, a atribuição de subsídio de uma forma facilitada, sem critérios estruturados de verificação, sob pena de incumprimento e eventual devolução do subsídio recebido, poderá acrescentar procedimentos de recuperação de montantes pagos e de exequibilidade não previsível.
 - Seja como for consideramos essencial a implementação de plataforma digital que permita o cruzamento de dados entre as autoridades competentes e as entidades

emissoras de bilhetes diminuindo a burocracia e promovendo uma supervisão eficaz e efetiva.

20. Questão 4: *“Que boas práticas ou lições podem ser retiradas de modelos análogos noutras setores da mobilidade?”*

- Modelos assentes em regras claras, céleres e exequíveis são sempre uma boa referência.

21. Questão 5: *“Existem impactos regulatórios que justifiquem menção perante a alteração proposta?”*

- Como referido, considera-se que o projeto de diploma apresentado pelo PCP altera substancialmente o âmbito da elegibilidade, tornando incerta a possibilidade de cálculos dos seus impactos orçamentais.
- Por outro lado, a atribuição de subsídio de uma forma facilitada, sem critérios estruturados de verificação, sob pena de incumprimento e eventual devolução do subsídio recebido, poderá acrescentar procedimentos de recuperação de montantes pagos e de exequibilidade não previsível.

22. Questão 6: *“Atendendo à experiência regulatória, consideram que o pagamento direto às companhias aéreas, constituindo uma vantagem de redução de burocracia para os cidadãos, poderá gerar novos riscos de opacidade?”*

- No que se refere a pagamentos diretos a companhias áreas não nos podemos pronunciar, ainda que se considere que possa ter vantagens na burocracia inerente à atribuição de subsídios com impactos nos utilizadores, estando eventuais “riscos de opacidade” salvaguardados caso esteja operacional uma base de dados acessível às entidades competentes, para efeitos de supervisão articulada.

III - Grupo Parlamentar do Partido Chega

23. O Grupo Parlamentar do Chega colocou as seguintes questões à AMT: Questão 1 *“Como avalia a AMT a transparência atual do processo de atribuição do SSM, nomeadamente na articulação entre companhias aéreas, residentes e o Estado?”*

- A AMT defende a existência de um sistema multimodal que integre efetivamente o transporte aéreo e o transporte marítimo, como forma de melhorar a mobilidade

dos cidadãos das regiões ultraperiféricas, não deixando de ter em conta as especificidades de cada, o que deve ser considerando em matéria de políticas públicas;

- Neste momento a AMT encontra-se a articular com as restantes entidades competentes a forma de melhor operacionalizar os comandos legais;
 - Julgamos existirem, algumas oportunidades de melhoria ou a serem ponderadas no diploma em vigor, tal como sugerido supra. Contudo, devem ser ponderados os impactos, designadamente administrativos e orçamentais, de qualquer solução alternativa;
 - Devido às novidades introduzidas pelo diploma e à sua recente entrada em vigor (abril de 2025), não é para já possível avaliar, na globalidade, o processo de atribuição do SSM.
24. Questão 2: “*Considera necessária a criação de relatórios periódicos públicos sobre a eficácia do modelo, permitindo aferir o impacto real na mobilidade dos residentes insulares?*”
- Consideramos que qualquer medida de política pública deve ser avaliada periodicamente, estando a AMT, no âmbito da articulação entre as entidades competentes e no âmbito dos seus poderes, a definir o modelo de reporte de informação, que terá como objetivo facilitar a supervisão da aplicação deste modelo, bem como para publicar relatórios, designadamente por via do seu Observatório.
- IV – Partido Juntos pelo Povo**
25. O Deputado único representante do Partido Juntos Pelo Povo (JPP) colocou as seguintes questões à AMT: Questão 1: “*O Subsídio Social de Mobilidade (SSM), aplicável às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, abrange viagens intermodais que combinam transporte marítimo e aéreo. Em particular, o Decreto-Lei n.º 37-A/2025, de 24 de março (novo modelo do SSM) prevê explicitamente essa possibilidade - artigo 1.º, n.º 3 estabelece que o SSM se aplica também a “percursos interilhas por via marítima, em rotas regulares ou sazonais, desde que combinadas com ligações aéreas” elegíveis. Como se pode garantir que o passageiro paga apenas o preço final (com SSM) em todos os canais de venda?*”

- A AMT defende a existência de um sistema multimodal que integre efetivamente o transporte aéreo e o transporte marítimo, como forma de melhorar a mobilidade dos cidadãos das regiões ultraperiféricas, não deixando de ter em conta as especificidades de cada, o que deve ser considerando em matéria de políticas públicas.
 - A par de um “bilhete único”, já existente, que confere o direito ao transporte do beneficiário no âmbito dos serviços aéreos e marítimos, será de ponderar a introdução de possibilidades de desconto imediato no ato de compra e a previsão de bilhetes sucessivos⁷, por se terem sido reportadas, pelo Governo Regional dos Açores, dificuldades de emissão conjunta, a curto prazo, de “bilhetes” pelas empresas, podendo ponderar-se a atribuição de subsídio ao somatório de bilhete de serviços marítimos e bilhete de serviço aéreo. Contudo, devem ser ponderados os impactos, designadamente administrativos e orçamentais, de qualquer solução alternativa.
26. Questão 2: “*Que regras devem de ficar previstas para garantir que o processo de compra das passagens é o mais transparente possível?*”
- Neste momento a AMT encontra-se a articular com as restantes entidades competentes a forma de melhor operacionalizar os comandos legais.
 - Julgamos existirem algumas oportunidades de melhoria ou a serem ponderadas no diploma em vigor, tal como sugerido supra. Contudo, devem ser ponderados os impactos, designadamente administrativos e orçamentais, de qualquer solução alternativa.
 - Devido às novidades introduzidas pelo diploma e à sua recente entrada em vigor (abril de 2025), não é para já possível avaliar, na globalidade, o processo de atribuição do SSM.
27. Questão 3: “*Que informações de cada venda devem ser enviados à AMT para conferirem o teto e o diferencial?*”

⁷ É relevante determinar se é necessário provar que determinada combinação é a única possível para efetuar de forma razoável um determinado percurso, se é aceitável a aquisição de bilhete combinado no caso de indisponibilidade temporária de uma ou outra ligação, por exemplo, por motivos de condições climáticas do ar ou do mar, ou se caberá ao utilizador escolher a combinação que lhe for mais vantajosa, sem outras justificações.

- O diploma estabelece que a AMT tem intervenção a três níveis (artigo 14.º, Monitorização do custo elegível; artigo 19.º, Fiscalização; e artigo 22.º, Revisão periódica do subsídio social de mobilidade).
- Tendo em conta o enquadramento legal e o exercício de competências previsto neste diploma, foi iniciada a articulação técnica da AMT com a ANAC e a IGF, não apenas para estabelecimento da metodologia de definição do valor do SSM, mas igualmente alargado à avaliação de todos os elementos necessários para a implementação deste diploma, incluindo da plataforma eletrónica que não se encontra ainda disponível.
- Procedeu-se ainda à comunicação aos Governos Regionais dos Açores e Madeira a solicitar informação sobre: (i) as empresas de transporte marítimo elegíveis para o SSM nas RAA e RAM; (ii) quais as tarifas marítimas elegíveis para SSM nas RAA e RAM (iii) quais os custos elegíveis no transporte marítimo para efeitos de atribuição SSM na RAA e RAM; (iv) quais os custos não elegíveis no transporte marítimo para efeitos de atribuição SSM na RAA e RAM e (v) quais os documentos necessários apresentar nas viagens marítimas nas RAA e RAM, no sentido de habilitar a AMT com a informação necessária ao bom desempenho das atribuições que lhe foram cometidas.
- Neste momento a AMT encontra-se a articular com as restantes entidades competentes a forma de melhor operacionalizar os comandos legais.
- Devido às novidades introduzidas pelo diploma e à sua recente entrada em vigor (abril de 2025), não é para já possível avaliar, na globalidade, o processo de atribuição do SSM.

28. Questão 4: “Se houver erro no preço ou no desconto, qual é o procedimento simples para corrigir e quem deve avisar quem?”

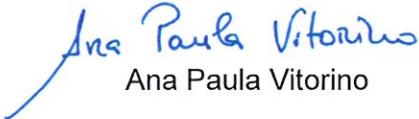
- Neste momento a AMT encontra-se a articular com as restantes entidades competentes a forma de melhor operacionalizar os comandos legais.
- Devido às novidades introduzidas pelo diploma e à sua recente entrada em vigor (abril de 2025), não é para já possível avaliar, na globalidade, o processo de atribuição do SSM.

29. Questão 5: “Como coordenam com a ANAC quando um problema nasce no segmento marítimo, mas afeta o preço final da viagem combinada?”

- Neste momento a AMT encontra-se a articular com as restantes entidades competentes a forma de melhor operacionalizar os comandos legais.
- Devido às novidades introduzidas pelo diploma e à sua recente entrada em vigor (abril de 2025), não é para já possível avaliar, na globalidade, o processo de atribuição do SSM.

Lisboa, 12 de novembro de 2025.

A Presidente do Conselho de Administração


Ana Paula Vitorino