A mobilidade constitui um direito fundamental para os cidadãos residentes em territórios insulares, sendo um elemento essencial da coesão territorial, da igualdade de oportunidades e da integração económica e social. Em Portugal, este princípio materializa-se, no caso das regiões autónomas, através do Subsídio Social de Mobilidade (SSM), criado para compensar os custos acrescidos das deslocações aéreas entre a Madeira, os Açores e o continente. No entanto, a recente reformulação do regime do subsídio de mobilidade, entrada em vigor no início de janeiro de 2026, reacendeu uma intensa polémica na Região Autónoma da Madeira, em particular devido à exigência de inexistência de dívidas ao fisco e à Segurança Social e à introdução de uma nova plataforma digital para submissão dos pedidos.

O subsídio social de mobilidade foi concebido como um mecanismo de correção das assimetrias geográficas impostas pela insularidade, permitindo que os residentes pudessem viajar a preços mais próximos dos praticados no continente. No modelo tradicional aplicado à Madeira, os passageiros adiantavam o valor total do bilhete e solicitavam posteriormente o reembolso da parte subsidiada pelo Estado. Apesar das críticas à morosidade e à burocracia do sistema, este modelo permitia, até recentemente, o acesso ao subsídio sem critérios adicionais de natureza fiscal ou contributiva (Governo Regional da Madeira, 2022).

Com a entrada em vigor do novo regime do Subsídio Social de Mobilidade, o Governo da República introduziu alterações significativas ao modelo existente. Uma das principais mudanças foi a criação de uma plataforma eletrónica obrigatória para a submissão e gestão dos pedidos de reembolso. Esta plataforma, que começou a funcionar no próprio dia da entrada em vigor do novo regime, exige agora que os beneficiários submetam diversos documentos digitalizados, incluindo comprovativos de residência, faturas, cartões de embarque e validações administrativas adicionais (Diário de Notícias da Madeira, 2026a).

Embora a digitalização dos serviços públicos seja, em princípio, um avanço no sentido da modernização administrativa, a implementação da plataforma foi alvo de críticas imediatas. Diversos cidadãos e entidades regionais denunciaram a complexidade do processo, a exigência de múltiplos documentos e a falta de informação clara sobre os procedimentos, especialmente tendo em conta que a plataforma foi disponibilizada sem um período alargado de adaptação ou formação prévia dos utilizadores (Jornal da Madeira, 2026a). Esta situação é particularmente gravosa para populações mais envelhecidas ou com menor literacia digital, que constituem uma parte significativa da população residente na Madeira.

Contudo, o aspeto mais controverso do novo regime prende-se com a introdução da condição de não existência de dívidas à Autoridade Tributária e à Segurança Social como requisito para acesso ao subsídio. De acordo com dados divulgados pela imprensa regional, cerca de 13 500 madeirenses encontram-se atualmente em situação de dívida fiscal ou contributiva, o que os exclui automaticamente do acesso ao subsídio de mobilidade, independentemente da sua situação económica ou da natureza da dívida (Diário de Notícias da Madeira, 2026b). Esta exclusão abrange não apenas grandes devedores, mas também cidadãos com dívidas de baixo montante ou em fase de regularização.

A reação a esta medida foi imediata e transversal. O Governo Regional da Madeira considerou a exigência de não dívida uma violação do princípio da função social do subsídio, argumentando que o SSM existe precisamente para apoiar cidadãos que, em muitos casos, enfrentam dificuldades económicas. Segundo declarações oficiais, condicionar um subsídio social ao cumprimento integral das obrigações fiscais constitui uma inversão do seu propósito, transformando um instrumento de coesão territorial num mecanismo indireto de penalização social (Jornal da Madeira, 2026b).

Do ponto de vista jurídico e constitucional, a polémica ganhou ainda maior dimensão. Vários partidos políticos regionais defenderam que a nova exigência pode configurar uma violação do princípio da igualdade e do direito à mobilidade, consagrados na Constituição da República Portuguesa. A crítica central reside no facto de o subsídio de mobilidade não ser um benefício fiscal, mas sim uma compensação por uma desvantagem estrutural, a insularidade, que afeta todos os residentes, independentemente da sua situação contributiva (Canotilho & Moreira, 2020).

Acresce ainda a crítica à exigência documental, amplamente noticiada na imprensa regional. Para além de submeter documentos que o próprio Estado já possui, como a situação fiscal e contributiva, os beneficiários são obrigados a reunir comprovativos redundantes, aumentando a carga burocrática e o risco de indeferimento por erro formal. O Presidente da República manifestou publicamente reservas quanto a esta exigência, questionando a racionalidade administrativa de obrigar o cidadão a provar factos que já constam das bases de dados do Estado (Diário de Notícias da Madeira, 2026c).

A comparação com o regime aplicado nos Açores intensificou ainda mais a polémica. Nos Açores, vigora um sistema de tarifa máxima garantida, no qual o passageiro paga apenas o

valor final subsidiado no momento da compra do bilhete, sem necessidade de reembolso posterior ou de submissão de documentação complexa. Esta diferença de modelos tem sido apontada como um exemplo claro de desigualdade territorial, alimentando a perceção de que os madeirenses são sujeitos a um regime mais penalizador e menos eficiente (Governo dos Açores, 2022).

Em síntese, a recente reformulação do Subsídio Social de Mobilidade na Madeira expôs fragilidades profundas na conceção e aplicação da política pública de mobilidade insular. A introdução abrupta de uma plataforma digital complexa, aliada à exigência de inexistência de dívidas fiscais ou contributivas, transformou um instrumento de apoio social num foco de contestação política e social. A polémica evidenciada pela imprensa regional demonstra que a eficácia de uma política pública não depende apenas da sua sustentabilidade financeira, mas também da sua justiça social, simplicidade administrativa e adequação à realidade dos seus destinatários. Num território onde a mobilidade não é uma escolha, mas uma necessidade, qualquer restrição adicional assume um impacto social particularmente sensível.

Referências Bibliográficas

Canotilho, J. J. G., & Moreira, V. (2020). *Constituição da República Portuguesa anotada* (Vol. I). Coimbra Editora.

Diário de Notícias da Madeira. (2026a). Entra em vigor o novo subsídio social de mobilidade com plataforma digital obrigatória.

Diário de Notícias da Madeira. (2026b). 13 500 madeirenses com dívidas ao fisco excluídos do subsídio de mobilidade.

Diário de Notícias da Madeira. (2026c). Marcelo critica exigência de documentos que o Estado já possui.

Governo dos Açores. (2022). *Regime de tarifa máxima no transporte aéreo inter-regional*.

Governo Regional da Madeira. (2022). *Relatório sobre o impacto do subsídio social de mobilidade*.

Jornal da Madeira. (2026a). Plataforma do subsídio de mobilidade gera confusão entre os

utentes.

Jornal da Madeira. (2026b). Governo Regional acusa República de desvirtuar função social do subsídio.