

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA
DOS AÇORES



COMISSÃO ESPECIALIZADA PERMANENTE DE
ECONOMIA

RELATÓRIO E PARECER

DA AUDIÇÃO DA GESTORA PÚBLICA INDIGITADA PARA PRESIDENTE DO CONSELHO DE
ADMINISTRAÇÃO DA ATLÂNTICOLINE, S.A.

JUNHO DE 2024



INTRODUÇÃO

A Comissão Especializada Permanente de Economia reuniu no dia 17 de junho de 2024 e da agenda da reunião constava a audição da Senhora Dr.^a Isabel Alexandra de Melo Quadros Marques Fernandes Dutra, indigitada pelo Governo Regional dos Açores para o cargo de Presidente do Conselho de Administração da Atlânticoline, S.A.

O *curriculum Vitae* da Senhora Dr.^a Isabel Alexandra de Melo Quadros Marques Fernandes Dutra fica anexo ao presente relatório, do qual faz parte integrante.

CAPÍTULO I

ENQUADRAMENTO JURÍDICO

A presente audição é efetuada nos termos e para os efeitos previstos nos números 2 e 4 do artigo 12.º e artigo 12.º-A do Estatuto do Gestor Público Regional, o qual foi republicado em Anexo ao Decreto Legislativo Regional n.º 19/2014/A, de 30 de outubro.

“A comissão especializada permanente respetiva deve proceder à audição no prazo de vinte dias, a contar da data do despacho do Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores” (cf. previsto no n.º 3 do artigo 12.º-A).

“A comissão referida no número anterior, ao abrigo das correspondentes normas regimentais, elabora um relatório, do qual deve constar a audição do gestor público indigitado, bem como a posição dos partidos que integrem a comissão sobre a referida audição” (cf. n.º 4 do artigo 12.º-A).

Por fim, refira-se que “O relatório é obrigatoriamente enviado, no prazo de cinco dias, pelo Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores ao Presidente do Governo Regional dos Açores, para os devidos efeitos” (cf. n.º 5 do artigo 12.º-A).

CAPÍTULO II

AUDIÇÃO DA GESTORA PÚBLICA INDIGITADA

A Senhora Dr.^a Isabel Alexandra de Melo Quadros Marques Fernandes Dutra, na qualidade de gestora indigitada para Presidente do Conselho de Administração da -Atlânticoline, S.A., fez uma apresentação inicial do seu currículo, referindo:



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

“É com muito gosto que estou hoje aqui no seguimento da indigitação do Sr. Presidente do Governo Regional dos Açores, para assumir o cargo de Presidente do Conselho de Administração da Atlânticoline, SA.

Vou aqui fazer uma breve apresentação do meu percurso profissional, e deixar algumas breves notas sobre a Atlânticoline.

Chamo-me Isabel Dutra, tenho 49 anos e resido no Faial desde os meus 6 anos de idade. Sou licenciada em Economia de Empresa e tenho uma pós-graduação em Gestão e Coordenação da Formação.

Iniciei a minha atividade profissional como Técnica Superior na Câmara do Comércio e Indústria da Horta, onde tive ainda a oportunidade de exercer funções de Coordenadora do Gabinete de Análise de Projetos de Investimento, Coordenadora do Gabinete de Formação, e durante 6 anos as funções de Secretária-Geral daquela instituição. Em 2021 assumi as funções de Coordenadora da Agência da Juventude, Emprego, Comércio, Indústria e Artesanato (AJEmCIA) da Ilha do Faial, e mais tarde de Coordenadora da Rede Integrada de Apoio ao Empresário (RIAE) da Ilha do Faial.

Em maio de 2023 assumi as funções de Vogal do Conselho de Administração da Atlânticoline SA, e neste último ano, ao lado do Dr. Francisco Bettencourt (Presidente do Conselho de administração), a quem agradeço todo o apoio e amizade, pude ficar a conhecer o funcionamento interno da empresa.

Apesar do permanente diálogo entre nós e a constante partilha de informação, com o intuito de agilizar processos e tornar as tomadas de decisão mais céleres, repartimos entre nós as Direções e Departamentos da Empresa, tendo ficado comigo, entre outros, as Direções de Operações e de Manutenção. Estas duas Direções são responsáveis pela gestão de tripulações num total de 62 tripulantes pela gestão dos Navios (2 ferries, 2 cruzeiros e 1 lancha), bem como pelas ações de manutenção, sejam elas de carácter regular (efetuadas diariamente pelos nossos colaboradores) ou mesmo de carácter mais profundo que obrigam à imobilização do navio em Docagem, garantindo assim a operacionalidade dos mesmos em condições de segurança, e aumentando desta forma a sua vida útil.

Pelo fato de residir no Faial, e pelo trabalho desenvolvido ao longo deste último ano, pude tomar plena consciência da importância das ligações marítimas para a mobilidade de passageiros e viaturas, principalmente para as ilhas do Triângulo. São efetivamente centenas de pessoas que atravessam, diariamente o canal Faial Pico por questões profissionais, de lazer e até mesmo para



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

apanhar um voo numa das ilhas vizinha. Também na saúde temos uma importância estratégica na deslocação de doentes para consultas no Hospital da Horta, bem como na evacuação de doentes urgentes a qualquer hora do dia ou noite, apenas não realizadas em situações meteorológicas muito adversas. Também no sector do Turismo temos um papel importante, transportando milhares de turistas ao longo de todo o ano, mas com especial relevo nos meses de junho a setembro, complementando o serviço de transporte aéreo de passageiros.

A nossa operação divide-se essencialmente em dois: a Operação Regular e a Operação Sazonal. Da Operação Regular da empresa, que decorre ao longo de todo o ano) fazem parte as denominadas: linha “Azul”, que liga as ilhas do Faial e Pico, a linha “Verde” que liga as ilhas do Faial Pico e S. Jorge, e ainda a linha “Rosa” que liga as ilhas do Corvo e Flores. Nos meses de junho a setembro, esta operação é reforçada com a denominada Operação Sazonal, que liga as ilhas do Triângulo à Graciosa e Terceira, respetivamente Linha Branca e Linha Lilás, e ainda com uma ligação Velas-S. Roque-Velas, conhecida como a linha Laranja.

Gostava de deixar aqui uma palavra de reconhecimento à Escola do Mar dos Açores que se tem revelado um parceiro estratégico para a atividade da Atlânticoline. Esta parceria iniciou-se em 2020 e muito tem contribuído, para a formação e renovação da certificação das nossas tripulações. Esperamos que assim continue. De salientar que a realização do curso Marinheiro\Maquinista em 2022, permitiu que pela primeira vez e a partir dessa data a empresa contasse com a tripulação completa necessária para a operação da época baixa (outubro a maio).

Como desafios para o futuro, posso referir que se pretende:

- *Continuar a prestar um serviço de transporte marítimo de passageiros e viaturas de qualidade e em segurança;*
- *Trabalhar a imagem da empresa nomeadamente com a reformulação do nosso site, cujo projeto está em curso, pretendendo-se que o mesmo esteja disponível o mais tardar no início do próximo ano. Conscientes de que a maioria dos turistas que nos visitam utilizam maioritariamente o telemóvel para consultar os nossos horários e adquirir bilhetes, o novo site está a ser pensado e ajustado a essa realidade;*
- *Dar continuidade à melhoria das condições de atendimento dos nossos passageiros: já foi dado um primeiro passo na bilheteira da Horta e mais recentemente nas Velas de São Jorge, onde já é possível a aquisição de bilhetes e entrega de bagagem no mesmo local.*



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Mas pretende-se ir mais além, implementando a mesma lógica na Gare Marítima da Madalena, e todas as outras que possam surgir;

- *Implementar o projeto já em curso de integração do sistema de bilhetes e bagagem, permitindo a associação imediata entre ambos;*
- *Dar continuidade ao projeto de construção de 2 novos navios elétricos, concurso que está a decorrer. Posso adiantar que o prazo para entrega de candidaturas terminou no passado dia 9 de junho, e deram entrada 3 candidaturas, que estão a ser apreciadas pelo júri do concurso, aguardando-se o relatório preliminar. Este é um projeto ao abrigo do PRR (Plano de Recuperação e Resiliência), que obriga à total descarbonização dos navios, não sendo permitida a utilização de combustíveis fósseis. Estes 2 navios, pela sua capacidade e autonomia, ficarão afetos às ligações Horta-Madalena-Horta e Velas-S. Roque-Velas, e terão uma capacidade mínima para 250 passageiros e 12 viaturas;*
- *Apresentar candidatura ao concurso público internacional para a celebração do contrato de fornecimento do serviço público de transporte marítimo de passageiros e de viaturas na região autónoma dos açores. Este novo concurso traz algumas diferenças relativamente ao atualmente em vigor:*
 - *Tem um prazo de vigência mais alargado: a situação atual previa o prazo inicial de 2 anos com possibilidade de prorrogação por mais 12 meses (o que aconteceu). O novo prevê o prazo inicial de 5 anos com possibilidade de prorrogação até 2 anos;*
 - *Tarifa de residente – é introduzida uma tarifa diferenciada para residentes, o que vai obrigar à adaptação do nosso sistema de vendas e à formação dos nossos vendedores, bem como a uma análise global da nossa operação.*
 - *Este novo concurso deixa ainda em aberto a possibilidade de mediante solicitação da entidade adjudicante, serem efetuadas ligações de ida e volta entre os portos de Ponta Delgada e Vila do Porto.*

Já levantamos o caderno de encargos e está a ser preparada toda a documentação necessária para a submissão da candidatura, cujo prazo termina no dia 4 de julho.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Por fim dar-vos nota que ao longo dos últimos anos temos vindo a aumentar o número de passageiros e viaturas transportados, tendo mesmo superado o ano de 2019, ano anterior à pandemia do COVID, quando ainda funcionava a linha “Amarela”. Em 2023 transportamos um total de 564.621 passageiros e 33.039 viaturas, quando em 2019 tinham sido de 562.993 e 30.792 respetivamente. Nos primeiros 4 meses deste ano verificou-se um pequeno decréscimo, devido em parte ao cancelamento de viagens por motivos meteorológicos num total de 74 viagens (34 são da linha Rosa), mas sem dúvida o principal motivo resulta dos cancelamentos resultantes da greve dos trabalhadores, convocada pelo Sindicato dos Trabalhadores da Marinha Mercante, Agências de Viagens, Transitários e Pesca – SIMAMEVIP, que decorreu de 7 de março a 24 de abril, e que impediu a realização de um total de 57 ligações da linha Azul e 11 da Linha Verde. No passado mês de maio, com a atividade normalizada, voltamos a crescer comparativamente aos anos anteriores. No passado mês de maio transportámos mais 2.600 passageiros e 200 viaturas comparativamente com o ano anterior;

Para terminar deixo aqui o meu compromisso de continuar a trabalhar para o crescimento da Empresa, procurando corresponder às necessidades do Mercado, e contando com todos os colaboradores cujas competências são essenciais para o desenvolvimento da atividade, mas sem nunca colocar em causa a viabilidade económico e financeira da Empresa.”

Terminada a apresentação, passou-se à primeira ronda de perguntas, começando a deputada Marlene Damião (PS) por referir querer abordar alguns aspetos da intervenção da Dra. Isabel Dutra, até porque, considerando que fez parte do anterior Conselho de Administração, estará à vontade para responder a questões mais técnicas e específicas.

Efetivamente foi anunciado um investimento de 25 milhões de euros para aquisição de dois navios elétricos ao abrigo do Plano de Recuperação e Resiliência. Se bem entendi, disse que estávamos neste momento a aguardar a entrega do relatório final, a pergunta que lhe faço é - este processo já decorre há algum tempo - qual é o prazo que prevê para a conclusão-do mesmo? Quando é que os dois navios elétricos vão chegar aos Açores e servir as ilhas do Pico, Faial e São Jorge? No seguimento desta questão, pergunto-lhe se os portos dessas três ilhas, em termos de infraestruturas, estão-dotados-das condições para que a operação destes dois navios elétricos possa ser efetuada?

A Dra. Isabel Dutra respondeu que o concurso fechou e o prazo de entrega de candidaturas terminou no passado dia 9 de junho. Recebemos três candidaturas, mas neste momento o júri está a apreciar estas candidaturas e tem até ao dia 24 de junho para entrega do relatório



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

preliminar. Vamos aguardar pelo resultado da avaliação do júri, sabendo que e posso, julgo que posso transmiti-lo aqui, que uma das empresas apresentæ um valor superior aos 25 milhões, e, portanto, essa ficou automaticamente excluída. As outras duas estão dentro, mas temos que aguardar agora por toda a avaliação e análise da documentação-que foi entregue.

Quanto ao calendário, esperemos que pelo menos uma das candidaturas cumpra todos os requisitos e que possa ser feita a adjudicação, eventualmente no mês de agosto. Já pelo calendário que aqui tenho e, portanto, a expectativa e, aliás, o compromisso e o concurso assim o definem. Os navios elétricos sejam entregues na Região Autónoma dos Açores, mais concretamente na ilha do Faial até dia 31/12/2025. Portanto, a entrega do primeiro navio está prevista para 15 de novembro, a entrega do segundo navio para 15 de dezembro, foi o que foi lançado em termos de concurso Público.

Relativamente às infraestruturas nos portos, já foram iniciadas algumas reuniões, quer com a EDA, quer com a Portos dos Açores. Os carregamentos em porto tudo indica que serão feitos através de baterias que serão carregadas durante a noite, para depois permitir o carregamento dos navios. Durante o dia, serão postos de carregamento normais no porto da Horta e das Velas, no porto de São Roque será um posto de carregamento rápido. Não se prevê a necessidade no porto da Madalena, tendo em consideração que a autonomia dos navios prevê que possa fazer seis viagens, ou seja, três viagens de ida e volta, que se transforma em seis, no canal Faial-Pico e 3 ligações no canal Velas – São Roque.

Na réplica a deputada Marlene Damião colocou mais uma questão: esse investimento que referiu, nomeadamente em relação à negociação que fizeram com a EDA, será um investimento que vai ser integrado nas contas da Atlânticoline? Que investimento é este, consegue-nos dar um cálculo do total desse investimento e qual será a fonte de financiamento desse investimento?

A Dra. Isabel Dutra respondeu: relativamente ao investimento que será feito, aguardamos agora o resultado do concurso público e a potência necessária, irá ditar quais são as condições necessárias em Porto. Neste momento, confesso que não sei dizer a quem serão imputados os custos. Posso faze-vos chegar essa informação o mais breve possível, pois não fui eu que participei nessas reuniões com a EDA.

Na segunda ronda usou da palavra o deputado António Lima (BE) que colocou a questão: referiu na sua intervenção inicial que o objetivo seria uma total descarbonização do transporte marítimo,



todavia, o anúncio publicado no Jornal Oficial, faz referência também a navios híbridos ou o 100% híbrido, elétrico ou com baterias, ou 100% elétrico. Eu gostaria de perceber que tipo de solução é que é permitida para este concurso em particular, percebe-se que 100% elétrico é uma via, mas nessa possibilidade de navios híbridos, que tipo de solução, que técnica é admitida, ou seja, serão motores de combustão apenas auxiliares ou terá outro tipo de capacidades. Para de certo modo percebermos um pouco mais das possíveis soluções que poderão sair do concurso.

A Dra. Isabel Dutra respondeu: efetivamente estão a ser colocadas questões muito técnicas, o processo de construção destes novos navios já estava em curso quando eu entrei para a Atlânticoline, como vogal do Conselho de Administração. Foi um processo muito acompanhado pelo doutor Francisco enquanto presidente. Estou disponível para responder a todas as questões, para poder dar todos os esclarecimentos técnicos, aquilo que preciso e que façam chegar as perguntas e eu terei todo o gosto em junto dos engenheiros, junto da equipa que elaborou o caderno poder esclarecer. Neste momento está lançado o concurso, o que PRR proíbe é a utilização de combustíveis fósseis, a opção que foi tomada na altura foi por navios elétricos considerando a energia disponível na Região, mas estarei disponível se tiverem depois alguma questão mais técnica, mais concreta, eu posso, posso esclarecer por escrito.

A deputada Marlene Damião referiu que nos últimos meses, assistimos à greve que os cerca de 200 trabalhadores da Atlânticoline encetaram, e que fortemente prejudicou os passageiros que utilizam os nossos barcos. A pergunta que lhe faço é se os problemas e as reivindicações ficaram resolvidas? Pergunto também que impacto é que estes irão exercer nas contas da empresa no presente e, naturalmente, no futuro?

A Dra. Isabel Dutra começou por fazer uma correção em relação ao número de trabalhadores que não são 200 mas sim 120, incluindo o Conselho de Administração. O processo negocial foi efetivamente um processo demorado, muito complicado, em 2022 foi feito um acordo para fechar as negociações da altura e a greve que decorria nessa altura com uma cláusula do aumento, todos os anos os colaboradores são aumentados no valor do aumento do salário mínimo. A introdução dessa cláusula tinha subjacente e está numa ata de 2022, e que depois nos iríamos sentar para rever o acordo de empresa, nomeadamente em algumas cláusulas que são penalizadoras para a atividade da empresa.

Chegados ao final de 2023, o sindicato apresenta-nos uma nova proposta de aumento e nós relembramos o acordo de 2022, que era necessário fazer um trabalho de revisão do acordo da empresa, essencialmente nessas cláusulas que contrariam a atividade da empresa.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

O sindicato começou por nos dizer que o que estava em 2022, era o que tinha ficado e não era para mexer. Ainda assim, tentámos, e porque é importante referir que existem cláusulas, nós não só podemos definir os horários dos turnos entre as 07H00 da manhã e as 22H30, e a nossa atividade vai para além desse horário, para vos dar um exemplo, a primeira viagem da manhã que sai às 07H30 da manhã da Horta. O maquinista tem de entrar às 06H30 da manhã para aquecer as máquinas para que tudo esteja pronto para a viagem, que sairá às 07H30. Desde logo esta meia hora das 06H30 às 07H00 da manhã, é hora extra, façamos o que quisermos, é hora extra. A atividade entre as 11H00 e as 13H00, é o intervalo obrigatório para almoço deles, ora, a nossa viagem por vezes a viagem da Linha Verde São Jorge chega à Horta já por volta da 13H30, também nesse horário são horas extraordinárias. Ao jantar é a mesma coisa entre as 17H00 e as 19H00 é o intervalo definido para jantar, e até às 22H30. Nós agora de Verão temos as linhas da Graciosa, a linha branca que vai pela Graciosa à Terceira que chega à Horta depois da 01H00 da manhã, e, portanto, depois das 22H30, nós poderíamos tentar organizar os turnos de outra forma, mas não nos é permitido pelo acordo de empresa.

Sentámo-nos à mesa, tentando negociar com o sindicato a definição de outros horários, o alargamento deste horário, compensando os trabalhadores daquilo que eles entendiam que iriam perder, ou seja, pelas horas extraordinárias que eles fazem atualmente e que iriam deixar de fazer. Ninguém iria trabalhar mais que 8 horas por dia, se trabalhassem mais do que 8 horas por dia, iriam receber essas horas extraordinárias. Foi daí que nunca conseguimos chegar a um acordo. O sindicato a última proposta, eram valores inoportáveis para a empresa e, portanto, não podemos aceder, para dar um exemplo, a última proposta do sindicato, acarretavam aumento de custo de 650 mil euros e os lucros da empresa em 2023 não chegou aos 600 mil euros, portanto era impensável.

O acordo que ficou fechado foi então num aumento de 50 euros para todos os colaboradores, à exceção de chefias e do Conselho de Administração, portanto, isto irá acarretar um aumento significativo, mas não tão relevante para a empresa.

Na réplica a deputada Marlene Damião referiu: o enfoque da sua explicação residiu sobre a dificuldade do cumprimento do contrato coletivo de trabalho em relação às horas a que cada trabalhador é obrigado. Não considera que talvez a contratação de mais trabalhadores possa atenuar o efeito que o plano de turnos e de horários das embarcações exerce sobre os atuais trabalhadores? Que garantias temos, perante a aceitação por parte dos trabalhadores do aumento dos 50 euros mensais, que num futuro próximo não voltam a existir greves e reivindicações que comprometam o sucesso das nossas operações?



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

A Dra. Isabel Dutra respondeu, relativamente à primeira questão que a contratação de mais trabalhadores, não é solução. isto até porque, como referi na minha intervenção inicial, nós temos a tripulação necessária para a operação na época baixa e, portanto, para aí estamos servidos. O que precisamos é para a época alta, para a operação sazonal. Para isso temos estado a recorrer à contratação de prestação de serviços. Até porque existem momentos em que o facto de contratarmos mais trabalhadores, nós continuamos com o problema do limite das 07H00 às 22H30. Esse problema não desaparece e, portanto, todo o trabalho a partir das 22H30 é trabalho extraordinário. Eu percebo que seria o mais para dividir, mas também seriam trabalhadores que na época baixa não teriam viagens para realizarem porque temos a tripulação, temos a equipa completa. É entendimento que aumentássemos o que aumentássemos o número de trabalhadores, iríamos ter sempre o problema das horas extraordinárias.

Relativamente à possibilidade de greve, o acordo que foi firmado pelo sindicato é um acordo para dois anos, portanto, é para vigorar até 31/12/2025, e até lá, havendo acordo, estou convicta de que não surgirão greves. Em 2026, é provável que o sindicato retome as negociações, as reivindicações e, portanto, que eventualmente possa haver uma greve, tudo faremos para evitar essa situação, mas temos de olhar para a sustentabilidade da empresa.

Na terceira ronda deu início às questões o deputado Paulo Silveira (PSD), começando por referir o fim da resposta anterior da Dra. Isabel: realmente, quando se critica tanto o Governo Regional da gestão, acho que temos que gerir bem, gerir bem os recursos. E acho que efetivamente a empresa pode ir como foi com os sindicatos, até onde é exequível, até onde é possível conseguir esta paz social que foi concedida pelo menos até dezembro de 2025. Foi com satisfação que a ouvimos dizer que em 2023 superámos os dados de 2019, no onde ainda existia a linha amarela, é sinal do trabalho que tem sido feito, pela Atlânticoline, nomeadamente com a criação da linha da Linha Laranja, com a embarcação a pernoitar três dias nas Velas de São Jorge, foi extremamente importante para a mobilidade, e todo o serviço que tem feito por estas ilha. Perguntava à Dra. Isabel, felizmente já temos a rampa RO-RO de Angra do Heroísmo em funcionamento, o que terá sido uma questão que terá penalizado no passado a linha lilás, porque eram constrangimentos aos passageiros, que tinham de fazer uma viagem bem mais longa até a Praia da Vitória. Qual é a perspetiva de futuro da empresa em relação, nomeadamente à linha lilás, com a possibilidade de usar o porto de Angra do Heroísmo e perceber o todo geral, qual é a perspetiva para o ano 2024? Empresa que, na nossa modesta opinião, está no caminho certo, esperamos que continue.

O deputado Carlos Silva (PS) perguntou se será instalado um posto de carregamento rápido apenas no Porto de São Roque e se não será colocado nem na Madalena, nem na Horta. Percebi que a



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

autonomia do navio poderá justificar que não se instale um posto de carregamento rápido, mas a verdade é que há operações que podem vir a ser feitas, extraordinárias, nomeadamente por questões de saúde de evacuação. E, portanto, nestas circunstâncias e se for necessário um posto de carregamento rápido, não seria prudente ter este posto instalado quer na Madalena quer na Horta, em função das necessidades que podem vir a ser necessárias? Para um plano de salvaguarda, uma medida de cautela, obviamente, vivemos num arquipélago com as condições conhecidas de todos.

Uma segunda questão tem a ver com aquilo que referiu também que na para a época alta, a empresa recorre a prestação de serviços para colmatar as necessidades que existem em termos de funcionários, quando se refere a prestações de serviço falamos do quê? Aquilo que é vulgarmente conhecido como recibos verdes, contratação de trabalhadores a recibos verdes? Mas a pergunta mantém-se, se são efetivamente necessidades que resultam num acréscimo de sazonal do trabalho, é uma razão que está prevista no contrato no Código do Trabalho para a contratação a termo para determinada época do ano, e, portanto, porque a opção entre recorrer a prestação de serviços e não recorrer, por exemplo, a contratos de trabalho a termo, exatamente como motivo justificativo, que é o acréscimo da sazonal da atividade, que é uma razão óbvia. Uma última nota àquilo que também referiu, uma preocupação natural e queria que óbvia para todos nós com a sustentabilidade da empresa, e relaciona essa preocupação com aquela que é a operação da Atlânticoline, e as várias linhas que ela tem. Quando nós analisamos a taxa de ocupação média dos passageiros, obviamente que há rotas com uma taxa de ocupação mais elevada do que outras.

E a pergunta que faço, o que é que é para si enquanto Presidente indigitada, um critério de racionalidade, de sustentabilidade do ponto de vista económico e financeira, de manutenção, determinadas linhas, determinadas rotas. Existem rotas com taxas de ocupação a rondar os 14% 15%, e rotas com taxas de ocupação a rondar os 30%, quase 40% anualmente. Obviamente haverá picos, e faço essa pergunta por uma questão, que para o Partido Socialista é bastante relevante tem a ver com o fim do transporte sazonal que existia e o Governo Regional, como era uma operação deficitária decidiu acabar com ela. A questão é que obviamente que há outras rotas que são deficitárias, nós compreendemos que elas existam. A pergunta é, qual é que é o critério para si?

O deputado Adolfo Vasconcelos (PSD) colocou uma questão relacionada com a linha branca, que no seu entender, veio alterar bastante a mobilidade e é uma satisfação para todos os graciosenses. Com alteração da linha branca de ter passado para a sexta-feira e segunda-feira, com dois toques, é algo veio trazer maiores vantagens, quer económicas, quer também de sair e entrada de



passageiros na ilha. Gostaria também de saber, como nova Presidente, e porque já foi solicitado, se tem a intenção de colocar durante o mês de julho e agosto, entre que é a nossa época maior aqui na ilha Graciosa se tem a intenção, de colocar mais um toque, às quarta-feira para as mesmas ilhas. ou seja, criando aqui mais um ponto de entrada e saída de passageiros e dar uma maior opção para quem nos visita. Claro que não este ano porque as coisas já estão definidas, mas num ano próximo, definir mais uma época ou mais um toque para a Graciosa. Entre 15 de julho a 15 de agosto. Outra questão tem a ver com os barcos elétricos e com a contratação desses 2 novos barcos elétricos, haverá possibilidade de criar uma segunda linha, Terceira Graciosa, São Jorge ou isso é uma situação que está fora de hipóteses?

A deputada Marlene Damião interveio para colocar uma última questão, nomeadamente em relação à previsão de retoma da ligação São Miguel/Santa Maria, considerando que esta operação há muito que se encontra inativa.

O deputado Joaquim Machado (PSD) referiu que considerando o foco do mercado que esta empresa tem, isto é sobretudo nas ilhas do Triângulo e, portanto, o seu desempenho quer de funções autárquicas, quer na Câmara de Comércio da Horta, dá uma perspetiva transversal daquilo que são as necessidades de serviço que a Atlânticoline, deve prestar com alta qualidade, sobretudo aos faialenses, aos jorgenses e picoenses, sem esquecer naturalmente as outras ilhas que são servidas pela empresa. E dizendo isto das outras servidas pela empresa, tenho uma questão a colocar que esta, estará Atlânticoline disponível para retomar operação sazonal de passageiros em todas as ilhas, com prejuízo de 10 milhões de euros, como aconteceu no tempo do Partido Socialista. Eu creio que aquilo que são os seus conceitos de sustentabilidade da empresa, que um prejuízo desta grandeza não se coaduna, mas gostaria que se pronunciasse sobre assunto, e relativamente à rentabilidade de outras rotas que servindo sobretudo as ilhas de Faial, São Jorge, Pico e Graciosa. Saber se isto não deve ser considerado numa perspetiva de serviço Público, sem prejuízo da rentabilidade da empresa, mas dizer que algumas destas ilhas ou das linhas que as servem, tendo uma rentabilidade baixa, se isso não deve ser considerado, ou se Atlânticoline tenciona eliminar algumas linhas. Eu Não creio que isso entre nas intenções ou nos desejos dos habitantes dessas ilhas. Mas qualquer maneira deixar esta pergunta também à sua consideração.

A Dra. Isabel Dutra começou por responder à questão do deputado Paulo Silveira, na ligação da linha lilás, referir que essa ligação já está a ser feita no presente na presente época. A ligação da linha lilás é feita já pelo Porto de Angra do Heroísmo, apesar da gare não estar concluída a gare, a rampa RO-RO já está em funcionamento, já estamos a operar no Porto de Angra. A linha branca que é que faz via Graciosa, essa mantém-se pela pelo Porto da Praia da Vitória, portanto, e



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

poupámos aqui a linha lilás, como faz Horta, Madalena, Calheta e depois faz Angra, em vez de ir à Praia da Vitória, conseguimos reduzir aqui o tempo de viagem, em sensivelmente 40 minutos.

Relativamente aos postos de carregamento, eu posso me ter expressado mal e, portanto, será possível o carregamento rápido em todos os Portos, exceção da Madalena. O Porto de S. Roque é que estará preparado apenas para carregamento rápido, mas no Porto da Horta e no Porto das Velas, também é possível. No Porto da Madalena foi entendimento que não seria necessário, e acho e aquilo que eu percebi, era difícil fazer chegar em criar essa infraestrutura na Madalena, porque devido à proximidade à Horta e uma vez que o que os navios terão uma autonomia de superior a 180 minutos, portanto, é mais que suficiente para o navio, irá Madalena regressar, voltar e ir e vir, dá mesmo com mau tempo ou com outro constrangimento que se mantenha a funcionar durante a operação na Madalena, o que muitas vezes acontece já hoje em dia com os atuais navios.

Relativamente à contratação não é feita para a época baixa, é feita para a época alta e não recorremos a recibos verdes. É feita através da contratação de empresas de Manning, de gestão de tripulações, até porque muitas das vezes existem certificações que a tripulação tem que ter. Que não temos no Faial, portanto, que é um Porto de saída e de chegada. Não temos essas pessoas, no Faial e essas empresas de Manning fazem chegar essas pessoas.

Relativamente à sustentabilidade da empresa e das taxas de ocupação existem, efetivamente algumas rotas que se fossemos a olhar apenas a números não seriam viáveis, mas temos um caderno de encargos, temos obrigações de serviço público em funcionamento e, portanto, iremos continuar a fazer essas rotas que lá estão definidas. Abrindo em algumas situações, vamos além das obrigações de serviço público, efetivamente acontece agora nesta época alta por ocasião das festas, o nosso departamento comercial começa a entrar em contato com os municípios com bastante antecedência logo no início do ano, para perceber as datas, o calendário das festas, quais são as suas necessidades, suas expectativas para tentarmos ajustar a nossa operação e efetivamente, por vezes, criar viagens extraordinárias. Além disso, sempre que se verifica numa ligação e acontece muito efetivamente no Canal Faial Pico, porque há muitas pessoas a trabalhar de um lado a viver do outro, pessoas para consultas e, portanto, sempre estamos sempre atentos e a acompanhar, monitorizar as taxas de ocupação das viagens e quando verificamos que ficam pessoas atrás, que é excedentário. Estamos disponíveis e temos feito algumas viagens extraordinárias, sempre que assim se justificam e principalmente, quando é a última viagem do dia, permitindo que as pessoas possam regressar.



Relativamente à questão da linha branca e o acréscimo de mais um toque semanal é uma situação que mais um toque semanal, é uma situação que de momento não conseguimos equacioná-la, porque atendendo à atual frota da empresa dispõe, torna-se inviável criar mais ligação semanal à Graciosa e a Terceira. Portanto, temos os 4 toques, a Terceira, 2 a Graciosa, o que não quer dizer que no futuro, com uma frota maior se possa analisar essa situação.

Relativamente à retoma da ligação São Miguel Santa Maria a reforçar também, à semelhança da situação do pedido da Graciosa que neste momento, com a frota que nós temos, ela não é possível. No caderno de encargos para as novas obrigações de serviço público está prevista essa possibilidade, através de solicitação da entidade adjudicante e, portanto, da Secretaria Regional poder ser feita essa ligação, mas não para 2024, pois as obrigações de serviço público em curso não poderão ser alteradas. Mas está previsto com as novas obrigações de serviço público que se iniciarão em janeiro de 2025, se a entidade adjudicante assim o entender terá que ser analisado, e terão que ser encontradas soluções para poder fazer essa operação.

CAPÍTULO III

POSIÇÃO DOS PARTIDOS

- **Do Partido Social Democrata (PSD):**
O PSD vota favoravelmente o relatório e dá parecer favorável à indigitação.
- **Do Partido Socialista (PS):**
O Partido Socialista abstém-se quer relativamente à indigitação, quer relativamente ao relatório.
- **Do Partido Chega (CH):**
O CHEGA vota favoravelmente o relatório e dá parecer favorável à indigitação.
- **Do Bloco de Esquerda (BE):**
O Bloco de Esquerda vota favoravelmente o relatório e abstém-se de se pronunciar relativamente às pessoas indigitadas, uma vez que essa é uma responsabilidade do Governo Regional.
- **Do Partido Popular Monárquico (PPM):**
O Partido Popular Monárquico vota favoravelmente o relatório e dá parecer favorável à indigitação.
- **Do Partido Iniciativa Liberal (IL):**
A Iniciativa Liberal vota favoravelmente o relatório e dá parecer favorável à indigitação.



CAPÍTULO IV

CONCLUSÕES E PARECER

Atenta a natureza da audição realizada, a Comissão Especializada Permanente Economia deliberou, por maioria com os votos a favor do PSD, CHEGA, BE e IL e com voto de abstenção do PS, na reunião de 18 de junho de 2024, aprovar o presente relatório.

Velas, 20 de junho de 2024.

O Relator

Paulo Silveira

O Presidente

Paulo Simões