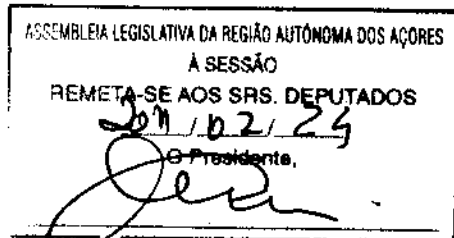




PRESIDÊNCIA DO GOVERNO
*Gabinete do Secretário Regional
da Presidência*
Palácio da Conceição
9504-509 Ponta Delgada



Exmo. Senhor Chefe de Gabinete de Sua
Excelência o Presidente da Assembleia
Legislativa da Região Autónoma dos Açores
Rua Marcelino Lima
9900 Horta

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência	Data
4152 Proc. 54.01.00/345/IX	29-9-2010	SAI-GSRP-2011-369 Proc. 1.8 ENT-GSRP-2010-2615	24-2-2011

**ASSUNTO: REQUERIMENTO Nº 345/IX – FUNDAMENTAÇÃO DOS CUSTOS
COM CONCENTRAÇÃO DA FROTA DA SATA AIR AÇORES**

Encarrega-me S. Exa. o Secretário Regional da Presidência de enviar a resposta ao Requerimento nº 345/IX, subscrito pelo Senhor Deputado Artur Lima, do CDS/PP. O Governo Regional, sem prescindir quanto ao teor dos considerandos, informa o seguinte:

1 e 2 - O Dornier (DO) voava muito pouco e era uma aeronave com características técnicas diferentes dos DASH Q200 e Q400.

Estes aviões têm uma utilização muito superior ao DO, sem que nenhum dos novos equipamentos esteja afecto em exclusivo a uma rota, como acontecia com o Dornier em relação ao Corvo. São utilizados intensamente, integrados no planeamento global para toda a rede. O facto de a frota incluir aviões com diferente capacidade (37 lugares e 80 lugares), bem como o facto de o Q200 poder operar em diferentes configurações, incluindo na versão cargueiro, permitirá, em cada momento, uma afectação do recurso mais adequado a cada situação, tendo em conta o tráfego a transportar (Dynamic Capacity Management).

Os três aspectos referidos inviabilizam que seja decidido, à margem de quaisquer princípios de boa gestão, que a base dos equipamentos Q200 seja a ilha Terceira, sob pena de se incorrer em tremendas ineficiências geradoras de um elevado acréscimo de custos, como melhor se descreve a seguir.



PRESIDÊNCIA DO GOVERNO
*Gabinete do Secretário Regional
da Presidência*
Palácio da Conceição
9504-509 Ponta Delgada

a) Dynamic Capacity Management

A afectação do recurso mais adequado a cada situação, tendo em conta o tráfego a transportar, permitida pela existência de uma frota com capacidade diferenciada e múltiplas configurações fica limitada pela distribuição da frota por diferentes bases.

Em face do exposto, o estabelecimento na Terceira de uma base para o(s) DASH Q200 implicaria elevado acréscimo de custos, conforme descrito Requerimento, designadamente com:

- a) Pessoal Adicional
- b) Pessoal de Voo
- c) Pessoal de Manutenção
- d) Formação Inicial
- e) Formação Recorrente
- f) Ajudas de Custo, Hotel e Transportes
- g) Estrutura de Manutenção Paralela
- h) Espaço, documentação, gestão, rendas
- i) Reabilitação do Hangar
- j) Equipamentos e instalações
- k) Sobresselentes Adicionais
- l) Perda da Flexibilidade de Gestão da Frota.

Porém, há ainda custos indirectos, de primeira ordem de importância. Entre estes, destaca-se a importância de se preservar o trabalho desenvolvido ao longo dos últimos anos no sentido de consciencializar Colaboradores, Comissão de Trabalhadores e Sindicatos para a importância da racionalidade económica dos actos de gestão e das reivindicações laborais. O projecto de renovação da frota foi amplamente debatido e seria evidente que um desfecho diferente do preconizado, não obedecendo a um racional económico transmitiria para o interior da empresa uma mensagem negativa em matéria de rigor e racionalidade económica, tudo com prejuízo para sustentabilidade da Empresa.

Acresce que o nível ou qualidade do serviço de que a Ilha Terceira necessita não tem qualquer relação com a base do equipamento.

Presentemente, são oferecidas as seguintes ligações na faixa horária da manhã:



PRESIDÊNCIA DO GOVERNO
*Gabinete do Secretário Regional
da Presidência*
Palácio da Conceição
9504-509 Ponta Delgada

- De Novembro a Março, são oferecidas ligações da Terceira para Ponta Delgada, com chegada a Ponta Delgada às 08H40 às segundas e sextas e, nos outros dias da semana, com chegada a Ponta Delgada às 10H45;

- De Abril a Outubro, são oferecidas ligações da Terceira para Ponta Delgada, com chegada a Ponta Delgada pelas 10H30.

Ao fim do dia, é oferecida uma ligação diária de Ponta Delgada para a Terceira, com os seguintes horários:

- De Novembro a Março, às 18H50;

- De Abril a Outubro, pelas 19H20.

Naturalmente que estes parâmetros podem ser alterados sem necessidade de distribuição por duas bases com os custos e inconvenientes referidos. A SATA já assegura ligações nos dias entendidos necessários com partida matinal da Terceira para Ponta Delgada e regresso ao fim do dia. A base da aeronave é imaterial e deve ser deixada em aberto. Ademais, há que prever que os fluxos turísticos se alterem significativamente, pelo que há que deixar a Companhia habilitada a dar a melhor resposta às várias solicitações com que se depara.

b) As ligações aéreas entre as ilhas do Grupo Central

Não é verdade que as ligações aéreas entre as ilhas do Grupo Central resultassem melhoradas com uma base de aeronaves Q200 na Terceira. Do mesmo modo, não é a colocação de uma aeronave na ilha Terceira que lhe confere mais centralidade nas ligações aéreas no interior da Região.

Um avião é um meio de transporte e não uma infra-estrutura. Assim, o que o avião proporciona a cada ilha são frequências. Uma frequência define-se por uma chegada e uma partida (ou uma partida e uma chegada, no caso de se tratar da base).

Dada a maior capacidade da nova frota, em determinadas alturas de menor tráfego, poderá haver necessidade de combinar rotas, juntando os respectivos tráfegos, o que levará a uma maior centralização na Terceira da distribuição de passageiros em trânsito de/para as ilhas do Grupo Central.

c) O fundamento das condições meteorológicas para basear o Q200 na Terceira



PRESIDÊNCIA DO GOVERNO
*Gabinete do Secretário Regional
da Presidência*
Palácio da Conceição
9504-509 Ponta Delgada

Trata-se também de um falso argumento. Para ilustrar esta situação, analisando os registos de cancelamento de voos por razões atmosféricas nos aeroportos de Ponta Delgada e da Terceira, nos anos de 2008 e 2009, temos o seguinte:

Ano de 2008

Voos comerciais realizados nos Açores – 12.803

Voos cancelados por razões meteorológicas em Ponta Delgada - 12

Voos cancelados por razões meteorológicas na Terceira - 14

Ano de 2009

Voos comerciais realizados nos Açores – 12.973

Voos cancelados por razões meteorológicas em Ponta Delgada - 22

Voos cancelados por razões meteorológicas na Terceira – 60

Uma vez que a maioria das ligações áreas se processa entre estas duas ilhas (São Miguel e Terceira) e que, em termos operacionais, uma pista funciona como alternante da outra, sempre que uma é afectada, toda a operação fica afectada. São muito excepcionais as situações meteorológicas em que é possível operar uma ilha do grupo central ou ocidental, sem que estejam simultaneamente operacionais as pistas de Ponta Delgada e da Terceira.

Acresce referir que a operação dos voos via Terceira tem como objectivo alcançar uma maior eficiência da operação, consolidando o tráfego com origem/destino naqueles dois aeroportos. Deste modo, em casos de inoperacionalidade pontual do aeroporto de Ponta Delgada, por razões atmosféricas, o lançamento dos voos à partida da Terceira não resolveria o problema, deixando por transportar a maior parte do tráfego. Uma aeronave baseada na Terceira teria, assim, uma acção muito limitada.

d) O enquadramento legal dos serviços prestados pela SATA

O sistema de transporte aéreo dentro dos Açores é o que se encontra estabelecido nas Obrigações de Serviço Público, que visam assegurar a prestação de serviços aéreos essenciais às diferentes ilhas, tendo em conta as especificidades de cada uma e o desenvolvimento histórico e prospectivo dos respectivos tráfegos.

Em Setembro de 2009, na sequência do Concurso Público Internacional, foi celebrado com a SATA AIR AÇORES um Contrato de Concessão por cinco anos, com determinados



PRESIDÊNCIA DO GOVERNO
*Gabinete do Secretário Regional
da Presidência*
Palácio da Conceição
9504-509 Ponta Delgada

pressupostos de custos, de receitas e de compensações financeiras anuais para os cinco anos de duração do Contrato.

À SATA cabe executar os serviços a que se encontra contratualmente obrigada, cabendo-lhe, porém, organizar os seus meios da forma mais racional, com vista a conseguir a utilização mais eficiente dos mesmos e, por conseguinte, menos onerosa para o orçamento regional.

3- A opção de não substituir a aeronave Dornier no aeroporto das Lajes, com a solução alternativa uma única base operacional, baseou-se nas avaliações dos diversos departamentos técnicos da empresa, nomeadamente, Direcção de Manutenção, Direcção de Operações de Voo e Direcção de Planeamento e Exploração.

4- Como já foi anteriormente referido e objecto de diversos esclarecimentos, a aeronave DASH Q200 não veio simplesmente substituir o Dornier no serviço para o Corvo. As suas características permitem que seja utilizado com sucesso em muitas outras ligações aéreas dentro dos Açores, que não apenas na rota do Corvo. Assim, não é possível fazer uma comparação entre os resultados operacionais e financeiros que advieram da actual solução, por comparação com os anos em que o Dornier tinha base nas Lajes.

Os melhores cumprimentos

O Chefe de Gabinete

Hermenegildo Galante

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES ARQUIVO	
Entrada	0746 Proc. Nº 54.01.00
Data:	011 / 02 / 24 Nº 345 / IX