



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
Vice – Presidência do Governo
Emprego e Competitividade Empresarial
Gabinete do Vice-Presidente

Email: arquivo@alra.pt

Exmo. Senhor
Chefe do Gabinete de S. Exa a
Presidente da Assembleia
Legislativa da R.A.A.
Rua Marcelino Lima
9901-858 HORTA

Sua referência	Sua Comunicação	Nossa referência	Nº Processo	Ponta Delgada
		Sai- VPG/2013/595/F	106-24/01	14-06-2013

ASSUNTO: REQUERIMENTO N.º 95/X – PLANEAMENTO DE VOOS DA SATA

Em resposta ao requerimento referido em epígrafe, subscrito pelo Senhor Deputado Aníbal Pires do Partido Comunista Português, sem prescindir quanto ao teor dos considerandos, encarrega-me S. Exa. o Vice-Presidente do Governo Regional de informar V. Exa. relativamente às questões colocadas o seguinte:

As questões colocadas pelo Senhor Deputado têm materialmente a mesma natureza, pelo que serão objeto de uma abordagem comum.

1. Estão definidas pelas Obrigações de Serviço Público 15 (quinze) rotas entre as ilhas dos Açores, as quais servem os fluxos naturais de tráfego, a saber:

Ponta Delgada – Santa Maria – Ponta Delgada

Ponta Delgada – Terceira – Ponta Delgada

Ponta Delgada – Horta – Ponta Delgada

Ponta Delgada – Pico – Ponta Delgada

Ponta Delgada – S. Jorge – Ponta Delgada (de abril a outubro)

Ponta Delgada – Flores – Ponta Delgada (de abril a outubro)

Terceira – Graciosa – Terceira





REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
Vice - Presidência do Governo
Emprego e Competitividade Empresarial
Gabinete do Vice-Presidente

Terceira – S. Jorge – Terceira
Terceira – Pico – Terceira
Terceira – Horta – Terceira
Terceira – Flores – Terceira
Terceira – Corvo – Terceira (julho e agosto)
Horta – Flores – Horta
Horta – Corvo – Horta
Flores – Corvo – Flores

2. Por "voo circular" entende-se o que tem a mesma origem e o mesmo destino final, sendo as escalas intermédias todas diferentes, geralmente no máximo de duas - exemplos atuais: LIS-SMA-PDL-LIS; LIS-PIX-TER-LIS. A razão para limitar o número de escalas intermédias prende-se com as restrições à oferta de lugares por cada segmento de tráfego (origens/destinos dentro do voo circular).

3. Este tipo de voos envolve um número de origens e destinos (segmentos) que é igual ao somatório de "x" sectores -1, com "x=1" até "x=n". Para corresponder ao preconizado, os voos seriam, por exemplo:

Aeronave Q400: PDL-SMA-TER-GRW-SJZ-PIX-PDL = 6 sectores = 20 segmentos a dividir pela capacidade do avião (80 lugares) = 4 lugares por segmento

Aeronave Q200: PDL-HOR-FLW-CVU-TER-PDL = 5 sectores = 14 segmentos a dividir pela capacidade do avião (37 lugares) = 2,6 lugares por segmento (note-se que apenas teria de ser um Q200 para incluir a ilha do Corvo)

4. A multiplicidade destes segmentos coloca problemas à gestão do espaço para reservas, limitando a aceitação de passageiros e, sobretudo, de casos especiais, tais como macas que requerem mais lugares do que os disponibilizados por segmento. Também limita a aceitação de casos especiais (passageiros, bagagem ou carga) devido aos máximos permitidos no mesmo avião. Por exemplo, se houver um caso especial de SMA para PDL, as ilhas TER, GRW e SJZ não poderão aceitar mais casos.

5. Estando os voos das rotas estabelecidas com um número considerável de lugares já reservados, e até, em alguns casos, com a capacidade preenchida, seria necessário escolher os



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
Vice – Presidência do Governo
Emprego e Competitividade Empresarial
Gabinete do Vice-Presidente

passageiros a transportar. Ora, não é possível à SATA identificar as necessidades impreteríveis e inadiáveis para fazer uma seleção dos clientes.

6. Ademais, a SATA não realiza este tipo de voos para o transporte regular de passageiros entre ilhas. Mesmo em casos excecionais, como o da reposição de voos devido a irregularidade operacional, a situação máxima é a de combinar duas rotas da lista referida em 1.

7. Concretizando, excecionalmente, quando o número de passageiros envolvidos em cada rota assim o permite, a SATA combina duas rotas das definidas pelas Obrigações de Serviço Público, dando origem a um voo circular - por exemplo, junta TER-GRW-TER com TER-SJZ-TER, dando origem ao voo circular TER-GRW-SJZ-TER - este voo é de todo distinto daquilo que propuseram as associações sindicais.

8. A programação de voos da SATA está em conformidade com as rotas que devem ser servidas com voos de ida e volta. Logo, daqui se verifica que a restrição de dois movimentos (duas partidas e duas chegadas) em Ponta Delgada e igualmente na Terceira não permite servir cada uma das ilhas.

9. Assim, foi necessário distribuir os serviços por todas as ilhas, ao longo dos dias consecutivos de greve, respetivamente em abril (23 a 25) e maio (1 a 4), observando os voos que mais permitiam minimizar a limitação à liberdade de circulação de passageiros.

10. Com efeito, a declaração de greve, comporta uma atuação de resultado, a concretizar no período ou dias determinados, isto é, o direito de greve exerce-se pela liberdade positiva individual de adesão ou liberdade negativa individual de não adesão dos trabalhadores abrangidos pelo aviso de greve.

11. Consequentemente, a operacionalização dos serviços mínimos, isto é obrigatoriedade individual de prestação de trabalho no período de greve, enquanto limite ao direito de adesão à greve, apenas pode verificar-se com carácter subsidiário, isto é na inexistência de trabalhadores não aderentes que, enquanto tal, possam assegurar a atividade desenvolvida.

12. A execução de "voo circular" importaria no cancelamento prévio e parcial da atividade - antes da greve - inviabilizando a liberdade de não adesão e, correlativamente, impondo sempre a



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
Vice – Presidência do Governo
Emprego e Competitividade Empresarial
Gabinete do Vice-Presidente

operacionalização de serviços mínimos que, de natureza subsidiária, passariam a ter natureza absolutamente imperativa para trabalhadores que pretendessem aderir à greve.

13. De facto, estando em causa um planeamento em “rede”, a adoção do critério de aterragens ou toques, quando inferior aos toques otimizados para permitirem os voos estabelecidos em abstrato, corresponde materialmente a um novo planeamento que, por definição, corresponde aos serviços mínimos - por esta via, em arrepio da natureza da greve, antes de esta ocorrer, o respetivo resultado já foi concretizado, dado que o planeamento apenas comporta serviços mínimos.

14. E, se é certo que a amplitude da definição dos serviços mínimos está cometida ao Tribunal Arbitral, não cabe ao mesmo Tribunal proibir a atividade das empresas visadas pela greve, bem como dos trabalhadores não aderentes, assinalando como serviços mínimos voos que não correspondem à organização de meios no período de greve.

15. Nesse sentido, aliás, já se pronunciou o Tribunal da Relação de Lisboa, que em Acórdão nº 321/13.2YRLSB, de 22 de maio de 2013, para contexto de greve em todo similar à verificada, em fundamento do decidido considerou:

«Alegando as mesmas (SATA) que, se forem garantidas as duas primeiras descolagens e aterragens em São Miguel e Terceira, ficam inviabilizadas as aterragens e descolagens em cada uma das restantes ilhas, pois para que ambos os tipos de ligações fossem alcançados, ter-se-ia de redesenhar todo o planeamento, de voos previsto para aquele dia, na medida em que a programação de voo está concertada em “rede” partindo das gateways de distribuição para as outras ilhas que teriam ligações asseguradas naquelas, afigura-se-nos que não podemos deixar de reconhecer que lhe assiste razão, pois não é razoável que lhe seja exigível que nos dias da greve procedam a um completo redesenho do planeamento dos voos.

Obviamente que a definição de serviços mínimos terá de atender à estrutura da operação das requerentes, assim como aos meios e recursos operacionais disponíveis, tanto de equipamento como de meios técnicos e humanos.

Ora se em geral a programação dos voos para as diversas ilhas está desenhada em rede, para que os serviços mínimos, com a mesma dimensão e amplitude dos que forem definidos não torne inviável o cumprimento dos mesmos nalgumas ilhas, afigura-se-nos que não poderá ficar determinado no acórdão quais os concretos voos (mais precisamente se são os dois primeiros, os dois últimos ou quais outros dois). O acórdão deveria, pois, ter-se limitado a definir serviços



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
Vice - Presidência do Governo
Emprego e Competitividade Empresarial
Gabinete do Vice-Presidente

mínimos em termos quantitativos, ou seja quantos voos devem ser efetivamente definidos nos dias da greve, para garantir a satisfação das necessidades sociais impreteríveis de transporte da população das ilhas.»

16. Termos em que, sendo estas as razões que estão na base da não adoção do planeamento de "voos circular" durante o período da greve dos trabalhadores da SATA, conceito imposto por via de Acórdão do Tribunal Arbitral junto do Conselho Regional de Concertação Estratégica, que em situação precedente está reconhecido como infundado pelo Tribunal da Relação de Lisboa, a Administração da SATA não deixará de respeitar o planeamento de voos para o período de greves, conforme a decisão jurisprudencial firmada.

Com os melhores cumprimentos,

O CHEFE DO GABINETE

Luís Manuel Pereira dos Santos Borrego

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada	1930 Proc. n.º 54-04-00
Data	09/06/74 N.º 95/E

JR/FM