



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
COMISSÃO PERMANENTE DE ECONOMIA

**RELATÓRIO E PARECER SOBRE A PETIÇÃO “NÃO À CONCENTRAÇÃO
DA FROTA DA SATA AIR AÇORES NO AEROPORTO DE PONTA
DELGADA”**

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada	3462 Proc. N.º 45.10
Data:	10/09/20

PONTA DELGADA, 20 DE SETEMBRO DE 2010



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

CAPÍTULO I

INTRODUÇÃO

Em 27 de Abril de 2010 deu entrada na Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, uma Petição de um grupo de cidadãos, intitulada "Não à concentração da frota da SATA Air Açores no Aeroporto de Ponta Delgada", cujo 1º subscritor é o Senhor Luís Carlos Bretão.

A Petição considera que como consequência do actual processo de renovação da frota da SATA Air Açores, já em curso -substituição dos aviões ATP e Dornier por DASH 8-400 e DASH 8-200, respectivamente - a SATA Air Açores decidiu concentrar a totalidade da sua frota na Ilha de São Miguel.

No entender dos Peticionários, esta decisão põe em causa a eficácia do serviço público, necessariamente prestado pela SATA e o conceito de Região, que deve orientar as políticas nos Açores.

Como pressupostos para a Petição os subscritores afirmam o seguinte:

1. As condições meteorológicas nas nossas ilhas podem ser muito complicadas e o agravamento do estado do tempo, como já aconteceu por diversas vezes, poderá inviabilizar todo e qualquer voo de/para o aeroporto de Ponta Delgada devido a nevoeiros ou ventos fortes do quadrante Norte. Isso mesmo, por exemplo, aconteceu no dia 12 de Março ou no dia 3 de Julho. Efectivamente, por razões climatéricas (nevoeiro na pista), o Aeroporto de Ponta Delgada ficou encerrado a partir do final da manhã do dia 12 de Março e durante a manhã no dia 3 de Julho (tendo neste caso "aprisionado" toda a frota da SATA baseada neste aeroporto), ficando, em ambos os casos, comprometidas as operações com as restantes ilhas do arquipélago, bem como os voos de ligação para o exterior. Tendo apenas operado dentro da normalidade o Dornier, por ter base num aeroporto alternativo ao de Ponta Delgada



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

(neste caso o das Lajes, na Ilha Terceira), que por sua vez não estava a ser afectado pelas condições climatéricas que apenas atingiram a Ilha de São Miguel.

2. A probabilidade de catástrofes naturais, embora, felizmente, pouco frequentes, não poderá ficar excluída de qualquer decisão desta natureza pelas características peculiares das nossas ilhas. Os transtornos causados, por exemplo, por um abalo sísmico nocturno que danifique a pista - de salientar que o aeroporto de São Miguel tem apenas uma pista - e que inviabilize toda a operação aérea, podem ser reduzidas, através de um serviço mínimo, ou mesmo de emergência, com uma aeronave estacionada num aeroporto alternativo: Uma segunda base de operação.
3. Do ponto de vista técnico/operacional, a questão coloca-se ao nível de melhores e mais ligações que se podem efectuar nos Grupos Central e Ocidental. Pela SATA foi anunciado que, "para além da melhoria de qualidade no serviço para a Ilha do Corvo, o Q200 apresenta uma inegável mais-valia para a operação em ilhas como Graciosa, Flores e São Jorge, o que permitirá, inclusive, adicionar frequências para estas ilhas", (in "Memorando renovação da frota da SATA Air Açores").

De acordo com esta afirmação, não fará qualquer sentido colocar esta aeronave na extremidade oposta do arquipélago.

Para além disso, os voos de recolocação das aeronaves e os voos para mudança de tripulações a meio do dia (para São Miguel) são voos com uma ocupação baixa - que apenas servem para "queimar" o Período de Serviço de Voo das tripulações e para gastos desnecessários - que deviam ser substituídos por mais e melhores ligações - em termos de horários - entre o Grupo Central e Ocidental, a partir de um aeroporto central à geografia do Arquipélago dos Açores.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Os subscritores entendem, que a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores deve efectuar todas as diligências adequadas ao estacionamento permanente de, pelo menos, uma aeronave e respectivas tripulações num aeroporto do Grupo Central que reúna melhores condições para se assumir como base alternativa à base de Ponta Delgada, possibilitando mais e melhores ligações - em termos de frequência e horários - dentro do Grupo Central e para o Grupo Ocidental, evitando paralelamente os problemas supramencionados resultantes da centralização das frotas.

CAPÍTULO II

ENQUADRAMENTO JURÍDICO

O direito de Petição enquadra-se no âmbito do art. 52.º da Constituição da República Portuguesa e é regulado e garantido pela lei n.º 43/90, de 19 de Agosto, com as alterações introduzidas pelas leis n.º 63/93, de 1 de Março e n.º 15/2003, de 14 de Junho. A apreciação na Comissão Permanente de Economia, exerce-se no âmbito do n.º 4 do art. 73.º do Estatuto Administrativo da Região Autónoma dos Açores e nos termos dos artigos 189.º a 193.º do regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

CAPÍTULO III

APRECIAÇÃO NA GENERALIDADE E ESPECIALIDADE

A Petição surge pela preocupação demonstrada pelos Peticionários pelo facto da concentração da frota da SATA Air Açores exclusivamente no Aeroporto de Ponta Delgada, poder por em causa a eficácia do serviço público, necessariamente prestado por esta companhia e o conceito de Região, que deve orientar as políticas nos Açores.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

A Comissão deliberou ouvir em audição o primeiro subscritor da Petição Senhor Luís Carlos de Noronha Bretão e o Secretario Regional da Economia, Vasco Cordeiro.

Audição do primeiro Subscritor da Petição realizou-se na Delegação da ALRAA, na cidade de Angra do Heroísmo, no dia 25 de Junho de 2010.

O 1.º Subscritor fez-se acompanhar pelos subscritores Gil Sousa, ex-comandante da SATA e Pedro Rego, ex-comandante da Força Aérea e actual comandante da TAP.

O Peticionário defendeu que o Dornier, agora substituído, serviu bem os interesses da nossa Região, permitindo às tripulações do mesmo (cerca de 5 famílias), fazer vida na ilha Terceira durante quase 20 anos.

O 1º Subscritor apresentou mensagens de diversas pessoas que assinaram a Petição, bem como, entregou dois depoimentos, de dois ex-deputados, José Deq Mota e Alvarinho Pinheiro, a manifestarem-se contra a concentração da frota da SATA em São Miguel.

O Subscritor Gil Sousa, referiu que, apesar de estar reformado da SATA, há mais de 6 anos e de não ter conhecimento, por isso mesmo, da evolução deste tema nos últimos anos, considera que o avião Dornier, concentrado, na ilha Terceira, favoreceu muito o desenvolvimento do Grupo Central e Ocidental, pois possibilitava deslocar mais rapidamente passageiros destas ilhas para as gateways para o Continente.

Na opinião deste ex-comandante da SATA, sem um avião com base na ilha Terceira, a frequência dos voos para os Grupos Ocidental e Central será sempre menor, os passageiros demorarão mais tempo a chegar às gateways para o Continente e existirão mais mudanças de tripulações.

O comandante Pedro Rego, referiu que esta iniciativa tem como intenção chamar à atenção dos graves constrangimentos que são colocados à eficiência



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

do serviço público de transporte aéreo inter-ilhas, pelo facto da SATA Air Açores ter toda a sua frota concentrada na ilha de São Miguel.

Na sua opinião, o facto de os Açores serem um território descontínuo, afectados varias vezes por ano, por vários fenómenos naturais, deve implicar que, quer por segurança das populações, quer por motivos de operacionalidade da frota, esta, esteja desconcentrada em pelo menos duas ilhas.

Relativamente às pretensões apresentadas, os Subscritores foram questionados pelos Deputados da Comissão Permanente de Economia.

A Deputada do PSD, Carla Bretão, questionou os peticionários no sentido de saber como avaliavam os argumentos apresentados pela SATA para justificar a concentração dos seus aviões apenas numa ilha, nomeadamente:

- Utilização mais racional da tripulação;
- Duplicação dos custos de manutenção.

Perguntou, ainda, no entender dos peticionários quais os inconvenientes que a concentração dos aviões numa só ilha trariam ao arquipélago.

O Comandante Gil Sousa, referiu que pelo facto de existirem actualmente, tripulações diferentes para os aviões Q200 e Q400, seria facilmente exequível a divisão das tripulações, podendo ficar a frota do Q200 (que se resume a um avião porque o outro está na Madeira) na ilha Terceira e a frota do Q400 em São Miguel”.

Relativamente à manutenção dos aviões na ilha Terceira, o peticionário, quis deixar claro, que os argumentos utilizados pela SATA são falsos, pois actualmente já existem mecânicos no aeroporto das Lajes, que poderão facilmente trabalhar agora também nas aeronaves Q200 e Q400. Quanto à necessidade de novos hangares na ilha Terceira, referiu que estes não eram



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

necessários, pois em São Miguel, nunca houve espaço para mais do que dois ATP's dentro do hangar da SATA.

Por fim, o comandante, referiu que apesar de já estar reformado e não ter conhecimento concreto da realidade actual, considera que a operacionalidade da frota será maior, quanto mais próxima do centro do arquipélago estiver a sua base.

O Comandante Rego, referiu que com o avião em São Miguel, estamos a desperdiçar tempo e dinheiro. Na sua opinião, o facto de o avião ter de partir numa viagem de 30 minutos, todos os dias, de São Miguel para a Terceira, onde se acrescenta o tempo que leva a sair do hangar, implica mais desgaste e custos desnecessários tanto para as aeronaves como para as tripulações que têm sempre de ser suportados pela companhia. "Tirar o avião, todos os dias de madrugada, do hangar em São Miguel não tem lógica nenhuma" referiu o Comandante.

Relativamente à manutenção, o Comandante, referiu que considera que o centro de manutenção da SATA deve continuar em São Miguel, pois só nesta ilha é que existem condições para tal. Na sua opinião "o fabricante das aeronaves quer que o seu avião necessite do menor número de manutenções possíveis" devendo estas ser concentradas em grandes manutenções em São Miguel e manutenções regulares de linha na ilha Terceira.

Fez ainda uma questão retórica aos presentes: se faria sentido colocar os Q200 a competir nas mesmas rotas com o Q400, tendo bem presente as características de cada um.

O 1º Peticionário, Luís Bretão, referiu que a manutenção do Dornier foi feita durante muitos anos na ilha Terceira a "custo zero, pois não havia custos de horas extraordinárias e os trabalhos eram efectuados nos dias em que as tripulações tinham folga".



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

A Deputada do PSD, Carla Bretão, questionou ainda, os peticionários, sobre em que medida, a permanência de um Q200 na Madeira, poderia ter paralelo com a permanência de uma aeronave na ilha Terceira.

O Subscritor Pedro Rego; referiu que o Q200 estar estacionado na Madeira é exactamente o mesmo de estar estacionado no Corvo, pois entre a Madeira e o Porto Santo só é feita a manutenção de linha. Na sua opinião, este facto comprova, mais uma vez, a validade dos argumentos dos peticionários ao defenderem a base de um avião na Terceira, pois inclusive nesta ilha já existem mecânicos o que evitaria custos de horas extraordinárias, como existem na Madeira.

O Deputado do PSD, António Ventura, salientou que nesta discussão a segurança das populações é para si um argumento decisivo para impedir a concentração dos aviões da SATA em São Miguel. Na sua opinião, a pista das Lajes, tem melhores condições do que a pista de São Miguel.

O Subscritor Gil Sousa, referiu que a pista do aeroporto da ilha Terceira é aquela, pelo seu tamanho e condições técnicas, que reúne melhores condições de operacionalidade, permitindo aterragens em ambos os lados da pista em condições de mau tempo, com sucesso. Relativamente à pista de São Miguel, nas mesmas condições meteorológicas de mau tempo, só é possível garantir aterragens com sucesso pelo lado da cidade.

O Subscritor Pedro Rego, referiu que a Base das Lajes tem uma segunda faixa de aterragem que pode ser utilizada em caso de problemas com a pista principal, algo que à excepção do aeroporto de Santa Maria não acontece em outra ilha do arquipélago. Na sua opinião, a concentração da frota da SATA apenas em São Miguel, em caso de sismo que inutilize a pista, pode perigar o normal funcionamento dos transportes nos Açores, bem como, impedir o socorro a populações afectadas. O Subscritor referiu achar pouco provável que um sismo afecte duas ilhas do arquipélago ao mesmo tempo, inutilizando a pista de São Miguel e as duas da Terceira.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

O Deputado do CDS/PP, Pedro Medina começou por referir que desde a primeira hora que o seu partido tem estado a acompanhar a situação e que, inclusive, já tinha apresentado um projecto de resolução na mesma linha de orientação que a petição, entretanto, chumbada pela maioria Socialista.

Elogiou as intervenções dos subscritores e disse que as mesmas eram perfeitamente esclarecedoras em relação às legítimas pretensões dos peticionários.

O Deputado do CDS/PP, Pedro Medina, referiu que a bancada socialista do PS na ALRAA, o Governo e a SATA baseiam toda a sua argumentação contra o sentido desta Petição, baseado apenas em critérios de custos discutíveis.

Na opinião do Deputado, a expansão da SATA Air Açores para fora do arquipélago, da forma como está a ser concretizada, prejudica a operação inter-ilhas nos Açores, bem como, as nossas populações.

Por fim, o Deputado concluiu a sua intervenção, reafirmando a posição do CDS/PP, de apoio às pretensões da Petição agora em discussão.

A Deputada do PS, Cláudia Cardoso, começou por referir, que apesar da Petição agora em apreciação reflectir um sentimento de alguns sectores de opinião na ilha Terceira, esta levanta um objectivo já discutido exaustivamente na Assembleia Legislativa e alvo de decisão política já há algum tempo.

A Deputada referiu que antes dos novos equipamentos Q200 e Q400, estavam estacionados na Terceira o avião Dornier, permanentemente e o ATP, periodicamente.

A Deputada colocou as seguintes questões aos Peticionários:

- Se os custos de sustentação de tudo o que envolve a manutenção, incluindo pessoal do Dornier, é compatível em termos de custo, com o mesmo tipo de serviço ao avião Q200 ou Q400?



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

- Se seria possível transferir o pessoal que operava com o Dornier, para uma das novas aeronaves, que passasse a ter base na Terceira, mantendo o mesmo nível de operacionalidade e compatibilidade em termos de custo?
- Se a SATA está certificada, no que concerne as questões de protecção civil às populações e se antes das novas aeronaves existia esta mesma certificação?
- Se a questão da descentralização da frota da SATA, utilizando os mesmos argumentos agora usados nesta Petição, não deveria ter sido colocada antes da entrada em funcionamento das aeronaves Q200 e Q400 e da saída de frota da aeronave Dornier.

O Comandante Rego, começou por salientar que todos os aviões têm custos de manutenção diferentes, considerando que quanto mais simples e menos evoluída for o avião, mais barata será a sua manutenção. "Os Dash da SATA são mais evoluídos."

Na sua opinião, a manutenção dos dois novos tipos de aviões que a SATA Air Açores opera, é mais cara do que a anterior, sendo o custo associado ao pessoal de manutenção diferente, pois a manutenção deverá ficar exclusivamente sedeadada em São Miguel, devendo ficar na Terceira apenas a manutenção de linha, à semelhança do que acontecia com os ATP's.

Em termos de necessidade de tripulação, o comandante referiu não saber se haverá indispensabilidade de mais contratações na ilha Terceira, apesar das novas aeronaves obrigarem a 1 e 2 tripulantes de cabine, para os aviões Q200 e Q400 respectivamente. Neste aspecto o Q200 veio onerar a empresa.

As antigas aeronaves não tinham estas necessidades fruto da legislação europeia que obriga que exista um tripulante de cabine por 50 cadeiras (o Dornier tem 19 lugares).



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Relativamente há questão da descentralização, o comandante afirmou que o Dornier dava um forte contributo para a descentralização e dispersão de meios, bem como, para a melhoria do serviço da SATA entre as nossas ilhas, pois inicialmente voava para as 9 ilhas dos Açores, passando a ter como rota apenas o Corvo a partir de determinada altura. O que acontece agora, referiu, é o Q200 estar a ser utilizado da mesma forma que o Dornier e ter o dobro da capacidade, o que não se entende, agravando-se a situação com a mudança de base. Hoje, reforçou, uma operação que era efectuada pelo Dornier com uma tripulação é realizada com duas tripulações e com uma saída de PDL e dois regressos a PDL, ou seja: PDL/TER/CORVO/TER/PDL.

Por fim, o Subscritor referiu que, relativamente à questão da protecção civil, as empresas de transportes aéreos não tem a possibilidade de certificação, mas que em caso de tragédia/desgraça a SATA ou outros meios serão disponibilizados para transporte de apoio.

O Deputado do PSD, Jorge Macedo, referiu que um avião sediado em Ponta Delgada, tem de gastar mais de uma hora por dia em serviço, manutenção e viagem para fazer a rota São Miguel/Terceira/São Miguel, sem contar, com a necessidade de vir buscar uma tripulação a São Miguel por volta das 12 horas e com o voo das 7 da manhã, onde demora mais na preparação para iniciar a viagem, pois tem de ser rebocado para fora do hangar.

Por outro lado, o Deputado referiu que uma qualquer avaria grave de um avião deslocado fora de São Miguel, que motive a mudança de um motor, por exemplo, implicará, sempre, a saída de peças da base de manutenção para a ilha Terceira, seguindo a partir daí o seu destino final.

Na opinião do Deputado, poderá ser considerada a extensão de serviços da manutenção da SATA em São Miguel para a ilha Terceira.

O Subscritor Pedro Rego referiu que relativamente a peças para resolver grandes avarias, como por exemplo a “mudança de um motor”, não é habitual



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

as grandes companhias aéreas disporem deste tipo de peças de manutenção fora da sua base, nem, salientou, lhe parecer lógico ter um conjunto de grandes peças de manutenção fora de São Miguel.

O Comandante Sousa, referiu que no caso do Dornier, por exemplo, um motor de substituição tinha de vir da Alemanha.

A Deputada do PS, Cláudia Cardoso, questionou os peticionários presentes, sobre se a questão da não concentração da frota da SATA em São Miguel poderia ser prejudicial do “fleet assignment”.

O Comandante Pedro Rego referiu que essa questão só se coloca para aviões com o mesmo “type rating”, o que não é o caso. Porque se não, afirmou, a SATA teria de ter uma tripulação parada e paga à espera para exercer essa liberdade de escolha do avião.

O Comandante Sousa, referiu que com a descentralização da frota não há duplicação de custos, pois basta utilizar para a nova frota os meios que estavam a disposição do Dornier na ilha Terceira. Para além disso, referiu considerar o Dornier como “útil em caso de catástrofe”.

O Comandante Rego, referiu que na ilha Terceira, em caso de descentralização da frota, só deveriam ser feitas pequenas manutenções, não aumentando assim os custos de manutenção que existiam à altura do Dornier.

O Comandante referiu ainda que o Grupo Central sofre menos de fenómenos de nevoeiro do que no Grupo Oriental.

Audição do Secretario Regional da Economia, Vasco Cordeiro, realizou-se na Delegação da ALRAA, na cidade de Ponta Delgada, no dia 5 Julho de 2010.

O Secretário Regional da Economia salientou que, sobre esta matéria, o Governo mantém a posição apresentada, aquando do Projecto de Resolução do CDS/PP, que visava o mesmo objectivo da presente Petição. Na opinião do



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

membro do Governo, os condicionalismos que motivaram a oposição do Governo, ao referido Projecto de Resolução, mantêm-se inalterados. Estando, todavia, disponível para responder a qualquer questão que os senhores Deputados entendessem colocar, sobre a matéria em análise.

O Deputado do PSD, António Ventura, referiu que pelas posições já assumidas pelo Governo Regional dos Açores ao longo deste processo é fácil de perceber que não irá mudar a sua posição de ser contra a descentralização da frota da SATA para a Terceira.

Neste sentido, questionou o Secretário Regional, sobre a importância do estacionamento de uma aeronave na ilha Terceira, para fazer face a situações de catástrofe ou em que a Protecção Civil tenha de actuar fazendo recurso a aeronaves.

O Secretário da Economia respondeu questionando o Deputado do PSD sobre a existência de alguma posição do serviço de Protecção Civil sobre as situações de catástrofe relativas a aviões da SATA. O Governante referiu que apesar da SATA estar disponível para ajudar no que for preciso neste tipo de situação, a companhia aérea não está vocacionada nem considerada pela Protecção Civil, para apoio directo em caso de catástrofe ou calamidade.

O Deputado Pedro Medina do CDS/PP, referiu que a SATA Air Açores estendeu as suas actividades para fora dos Açores, tendo inclusive estacionada uma aeronave no Arquipélago da Madeira para satisfação das novas rotas da companhia.

Na opinião do Deputado esta expansão obriga a que a SATA prejudique as suas rotas dentro dos Açores em detrimento das suas novas rotas para o exterior. Referiu ainda, que só assim se percebe que a SATA retire o estacionamento de uma aeronave na ilha Terceira, quando a mudança de



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

aeronave verificada com a entrada da nova frota em circulação, não veio trazer acréscimo de custos ao estacionamento nesta ilha.

O Deputado do PSD, Duarte Freitas, questionou o Secretário da Economia sobre as razões que ditaram a escolha da nova frota da SATA. “Foram razões ou operacionais ou estratégicas?”, perguntou o Deputado.

O Secretário da Economia, começou por referir que comparar o Dornier com uma qualquer nova aeronave é cometer um erro crasso para se iniciar a discussão.

O Membro do Governo salientou que a missão do “Dornier” era muito específica, “servia especialmente a ilha do Corvo”, não tendo praticamente nenhuma capacidade de carga e de conforto, nem podendo ser utilizado para transportar uma maca. Na prática passamos de uma aeronave cujo objectivo era servir uma ou duas ilhas e com determinadas especificidades, para um conjunto de aeronaves, praticamente, todas elas, com capacidade para servir todas ilhas do arquipélago, em complementaridade.

Relativamente à questão do Deputado do PSD, o Governante respondeu que a questão da renovação da frota da SATA e do seu posicionamento, prende-se com o objectivo de otimizar ao máximo a operacionalidade e a gestão da empresa tendo em vista uma melhor prestação dos serviços públicos que fornece, bem como, obter uma melhor rentabilidade da companhia.

O Deputado do BE, Mário Moniz, questionou no Secretário se os critérios, de operacionalidade e de gestão referidos, tiveram em conta apenas critérios economicistas ou critérios de melhoramento do serviço público prestado.

O Deputado do PSD, Jorge Macedo, questionou o Secretário sobre qual a relação custo/benefício do estacionamento de uma aeronave na ilha Terceira.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Tendo referido, por último, que os seis milhões de custos acrescidos, de que o Governo tanto fala, devem ser finalmente explicados.

O Secretário Regional da Economia referiu que, em termos de eficiência de recursos, de forma a fornecer um melhor serviço público de transporte de passageiros inter-ilhas, é preferível estacionar a frota da SATA numa só ilha. O Membro do Governo, salientou ainda, que já prestou todos os esclarecimentos sobre a relação custo/benefício, quer no plenário da ALRAA, quer em audição na Comissão de Economia aquando da discussão do projecto de resolução do CDS/PP.

O Deputado do CDS/PP, Pedro Medina, questionou o membro do Governo, sobre o actual sistema de voos inter-ilhas que a SATA prática, favorecem a saída para o exterior do arquipélago.

O Deputado do PSD, Jorge Macedo, questionou o Secretário sobre o que é que implica em termos de custos e de meios para a SATA, ter uma base na Terceira.

O Secretário Regional da Economia, referiu que todas as ilhas do arquipélago têm uma ligação diária para o exterior da região, excepção feita, à ilha do Corvo.

O membro do Governo, referiu que uma gestão centralizada da frota é naturalmente mais barata e operacional do que uma frota separada. Basta pensar em gestão de tripulações, de manutenção e de stocks de material, divididas em duas ilhas.

Por último, Governante quis salientar que em termos de cancelamentos de voos as duas ilhas apresentam dados muito semelhantes:

Cancelamento de voos por razões meteorológicas em 2008



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

- 12800 Voos realizados,
- Cancelados 263 voos
 - 12 Têm a ver com Ponta Delgada
 - 14 Têm a ver com o aeroporto das Lajes e outros aeroportos de ilhas de destino.

Cancelamento de voos por razões meteorológicas em 2009

- Cancelados
 - 22 Têm a ver com Ponta Delgada
 - 64 Têm a ver com o aeroporto das Lajes e outros aeroportos de ilhas de destino.

São raros os cancelamentos por razões meteorológicas nestes dois aeroportos. O principal problema está nos aeroportos de destino (Flores, São Jorge) que condicionam os voos.

CAPÍTULO IV

PARECER

A Comissão após as audições efectuadas, conclui que:

1. A SATA Air Açores, no início de 2010, renovou a sua frota de ATP's (64 passageiros) e de um Dornier (19 passageiros), substituindo-os por dois novos tipos de aeronaves, DASH 8-Q400 NextGen (80 passageiros) e DASH 8-Q200 (37 passageiros);
2. No aeroporto das Lajes, na ilha Terceira, estava baseada permanentemente, a aeronave Dornier com a missão específica de prestar um serviço exclusivo à ilha do Corvo;



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

3. Em dois dias por semana, na Estação de Inverno IATA, uma aeronave ATP, pernoitava no aeroporto das Lajes, na ilha Terceira, com o objectivo de satisfazer a programação prevista e tendo em vista prestar um melhor serviço face à procura existente;
4. As aeronaves ao serviço da SATA Air Açores, têm com missão assegurar o transporte regular de passageiros, conforme os seus estatutos, pelo que não estão directamente vocacionadas para funções de protecção civil;
5. Os cancelamentos de voos por razões meteorológicas, nos dois aeroportos, de Ponta Delgada e Lajes, apresentam números muito semelhantes;
6. A gestão da frota e das rotas, da SATA Air Açores é feita no sentido de proporcionar horários que permitam a um passageiro, numa qualquer ilha dos Açores, excepção feita à ilha do Corvo, ter uma ligação diária para o Continente;
7. A entrada da nova frota ao serviço da SATA Air Açores, visou a alcançar os seguintes objectivos:
 - a. Maior operacionalidade das aeronaves aos aeroportos e aeródromos dos Açores;
 - b. Maior raio de acção das aeronaves;
 - c. Maior velocidade de cruzeiro das aeronaves;
 - d. Maior capacidade de transporte de carga e passageiros;
 - e. Menor custo por km\passageiro voado;
 - f. Diminuição dos custos de manutenção através da centralização da manutenção das aeronaves num único local;
 - g. Gestão integrada e complementar dos dois tipos de aeronave ao serviço da SATA Air Açores;
 - h. Melhoria da acessibilidade dos passageiros às gateways ao Continente;
8. A SATA Air Açores com os objectivos enunciados, pretendeu prestar um melhor serviço publico de transporte aéreo inter-ilhas;



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

9. A pretensão dos Subscritores de a pernoitar\base de uma aeronave permanentemente, no aeroporto das Lajes, na ilha Terceira, não contribuiu para um melhor e mais eficiente Serviço Público de Transporte de Passageiros inter-ilhas;
10. A Petição por ser subscrita por mais de trezentos subscritores deverá subir a Plenário nos termos regimentais.

O Relator

Francisco V. César

O presente relatório foi aprovado, por maioria com os votos a favor do PS e os votos contra do PSD, CDS/PP e do BE.

O Presidente

José de Sousa Rego