

REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA REGIONAL

COMISSÃO DE ECONOMIA, FINANÇAS E PLANO

RELATÓRIO E PARECER SOBRE A PROPOSTA
DE RESOLUÇÃO "LIGAÇÕES AÉREAS COM
BOSTON"

(PONTA DELGADA, 13 DE JANEIRO DE 1995)



CAPÍTULO I

Introdução

A Comissão de Economia, Finanças e Plano reuniu na Delegação da Assembleia Legislativa Regional dos Açores, em Ponta Delgada, de 10 a 13 de Janeiro de 1995, tendo apreciado a Proposta de Resolução "Ligações Aéreas com Boston".

A Comissão reuniu com o Conselho de Administração da SATA.

CAPÍTULO II

Enquadramento Jurídico

Esta proposta de resolução encontra o seu enquadramento jurídico-constitucional na alínea a) de nº 1 do Artigo 229º da Constituição da República Portuguesa e na alínea c) do nº1 do Artigo 32º do Estatuto Politico-Administrativo da Região Autónoma dos Açores.



CAPÍTULO III

Apreciação na Globalidade

A Comissão entendeu requerer a audição do Conselho de Administração da SATA, com o objectivo de ser esclarecida relativamente à decisão desta empresa pública em operar para Boston apenas via Ponta Delgada.

Houve, no entanto, necessidade de se proceder a duas audições.

Na primeira, os administradores da SATA não quiseram divulgar os dados estatísticos que estiveram na base da decisão acima mencionada por estas terem um carácter de confidencialidade e por envolverem informações relativas a outras companhias, das quais não obtiveram autorização para os anunciar. Foi entregue um parecer, que se encontra em anexo.

Dos argumentos apresentados, realça-se o de que a SATA não teve a pretensão de substituir a TAP e que apenas procurou encontrar uma solução minimamente rentável, sem incorrer em custos adicionais, e como tal, houve que satisfazer o local que representa 65% do tráfego gerado na região. Ainda foi referido que a Terceira origina apenas 15% do Tráfego total e as restantes ilhas 20%.

Parecia estar justificada a decisão e a maioria dos elementos da comissão convencidos.

Posteriormente, e após notícias contraditórias surgidas na comunicação social, o Conselho de Administração da SATA acabaria por enviar à Comissão os dados estatísticos inicialmente pretendidos.

As dúvidas da Comissão voltaram a aparecer, pois a observação dos referidos números não parecia coincidir com os argumentos apresentados na primeira reunião, mas sim com os dados que estavam na posse de elementos da Comissão, fornecidos oficialmente através do Gabinete do Ministro da República em resposta a um requerimento, de 27 de Setembro de 1994, dos deputados do PSD da ilha terceira.



Assim, foi necessário ouvir novamente a Administração da SATA. A análise conjunta das estatísticas viria a demonstrar que de facto a TAP, no aeroporto das Lajes, tinha maior número de passageiros do que em Ponta Delgada, mas, na globalidade, e tendo em conta apenas os voos charters, esta tendência se alterava. Foi então avançado o argumento de que a SATA neste inverno não promovia voos pelas Lajes dada a impossibilidade de conseguir obter outra solução que não a da TAP nomeadamente o aluguer de um avião norte-americano, cujo custo seriam muito menor e que permitiria voos circulares.

Achando-se esclarecida, a Comissão entende que a proposta de resolução deve ser aprovada, tendo no entanto reformulado o texto original, apresentando a seguinte proposta de alteração.

CAPÍTULO IV

Proposta de Alteração

A Comissão entendeu, por unanimidade, propôr a seguinte redacção para a proposta de resolução:

"LIGAÇÕES AÉREAS COM BOSTON"

A TAP-AIR Portugal, como companhia de bandeira, tem por obrigação manter ligações regulares com todas as comunidades portuguesas e em particular com aquelas que, nas suas deslocações, não têm outra alternativa que não seja a utilização do transporte aéreo.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA REGIONAL

Porém, o Conselho de Administração da transportadora aérea nacional, ao cancelar os voos regulares Lisboa-Açores-Lisboa, demonstrou ser outro o seu entendimento, naturalmente por ser mais sensível aos lucros do que à prestação de um serviço público.

Competia ao Governo Regional, protestar energicamente por esta decisão absurda e altamente lesiva dos interesses de toda a Comunidade açoriana por forma a que esse serviço público não fosse interrompido abruptamente e sem deixar outra alternativa que não fosse o do envolvimento da SATA-Air Açores.

Assim, a transportadora aérea regional, na impossibilidade de conseguir a melhor solução técnica e económica, que seria a efectivação de voos circulares abrangendo o aeroporto das Lajes, viu-se forçada a optar pelas ligações exclusivas através do aeroporto de Ponta Delgada, no período de inverno.

Nestes termos, no abrigo das disposições estatutárias e regimentais, propõe-se que a Assembleia Legislativa Regional dos Açores, resolva recomendar ao Governo Regional que providencie no sentido de que:

- As ligações aéreas com Boston se efectuem através dos aeroportos das Lajes e Ponta Delgada."



Ponta Delgada, 13 de Janeiro de 1995.

O Relator

Rui Luis

O relatório e parecer foram aprovados por unanimidade.

O Presidente

Victor Evaristo

REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA REGIONAL

ANEXO



Exmo. Senhor
Chefe de Gabinete de Sua Excelência
O Secretário Regional da Habitação,
Obras Públicas, Transportes e
Comunicações
Largo do Colégio
9500 PONTA DELGADA

Vossa referência	Data	Nossa referência	Data
125/GSR/94	3/11/94	212/DA/94	94.11.09

Assunto Ligações Aéreas com Boston - Proposta de Resolução

Exmo. Senhor,

Em resposta ao solicitado no telefax de V. Exa. acima referido, vimos emitir o seguinte parecer:

1. A SATA Air Açores tem por objecto principal, conforme resulta do seu Estatuto, a exploração do serviço público regular de transporte aéreo de passageiros, carga e correio dentro da Região. Esta actividade é, pelo sua natureza, submetida a obrigações de serviço público decorrentes dos níveis de regularidade, frequência e preço assegurados, pelas quais a empresa recebe indemnizações compensatórias.

Quaisquer outras actividades que a empresa desenvolva fora daquele âmbito têm de ser encaradas numa óptica de rentabilidade económica.

Assim sendo, os programas de voos charters que a SATA tem vindo a desenvolver para os E.U.A. e Canadá, através das suas associadas Azores Express e Sata Express, respectivamente, enquadram-se, como não podia deixar de ser, dentro daquele objectivo de rentabilidade e não no âmbito das obrigações de serviço público.

2. Não contestamos os inconvenientes e limitações de diversa ordem que resultam do abandono pela TAP dos voos regulares entre Boston e a Terceira e entre Boston e São Miguel. Aliás, considerando essa questão referimos publicamente, durante a conferência de imprensa para apresentação do programa, que a SATA não tinha a pretensão de substituir a TAP nesta rota, mas apenas assegurar uma certa continuidade destas ligações aéreas potenciando o tráfego para o Verão. Seria absurdo pretender que fosse a SATA a viabilizar uma operação cuja inviabilidade económica esteve na origem do seu abandono pela TAP, a não ser que se pretenda alargar o âmbito das obrigações de serviço público atribuídas à SATA, com o inerente assumir dos custos económicos daí decorrentes.

Acresce que não pode ser imputada à SATA a responsabilidade pela decisão da TAP em abandonar estas rotas até porque, nem vinhamos efectuando operação charter durante o Inverno para os E.U.A. e só o decidimos fazer no presente ano, depois de a TAP ter anunciado publicamente a sua posição com carácter definitivo.

3. Embora a solução inicialmente estudada no âmbito da SATA preconizasse voos circulares abrangendo a Terceira e São Miguel, o facto de o avião utilizado iniciar a operação em Lisboa inviabilizou economicamente a realização de duas escalas nos Açores em cada um dos sentidos, dado o acréscimo de custos daí decorrentes. Também não era viável fazer voos alternados operando quinzenalmente cada uma daquelas escalas, uma vez que as frequências quinzenais penalizam o tráfego e não permitiam utilizar o avião no horário regular doméstico da TAP entre os Açores e Lisboa.

Assim, foi necessário optar apenas por uma das escalas privilegiando-se aquela que, pelo menos durante o Inverno, representa a grande maioria do tráfego.

Haverá, no entanto, que notar que o programa de voos charter divulgado diz respeito apenas aos voos a realizar com o avião Airbus da TAP. Naturalmente que, durante a época alta promoveremos a realização de voos directos entre Boston e a Terceira.

Atendendo à elevada sazonalidade não era viável outra solução, sendo certo que no período de maior intensidade de tráfego a Ilha Terceira terá ligações directas.

4. Se é verdade que os emigrantes residentes na Costa Oeste dos EUA são na sua esmagadora maioria das ilhas dos Grupos Central e Ocidental, também é certo que os mesmos se deslocam pouquíssimo durante o Inverno, conforme, de resto é comprovado pelos agentes e operadores daquela costa com quem mantemos relações comerciais.

Pelo contrário os emigrantes residentes na Costa Leste dos EUA são maioritariamente oriundos das ilhas do grupo oriental e são precisamente estes que viajam mais na época baixa, entre outros motivos porque não têm de suportar os custos de deslocação entre a Califórnia e Boston.

Também por este motivo a solução encontrada é a mais consentânea com a realidade.

5. O facto de o custo das passagens inter-ilhas ter de ser adicionado à passagem internacional também não é diferente do que acontecia em relação aos voos regulares, pelo menos em relação aos passageiros de e para as outras ilhas que não Terceira ou São Miguel. Com efeito, os passageiros com origem ou destino às ilhas não operadas directamente pela TAP pagavam, por inteiro, a tarifa do

percurso SATA em acréscimo à tarifa transatlântica da TAP.

Não é, pois, correcta a afirmação constante do Preâmbulo da Proposta de Resolução de que "os açorianos, independentemente da sua ilha de origem pagavam uma tarifa única nas ligações aéreas com Boston".

Contudo, como foi referido na conferência de imprensa para anunciar o programa, estamos a introduzir uma tarifa especial para os passageiros que iniciam ou terminam a viagem para além de Ponta Delgada.

Esta tarifa permitirá que aqueles passageiros possam viajar nos nossos voos charter com preços mais baixos do que aqueles que vigoraram no Inverno anterior para os voos regulares, mesmo quando tinham ligações directas à partida da Terceira. Com efeito, a tarifa TER/BOS/TER no Inverno de 1993/94 teve um valor mínimo de 90.000\$00 e a tarifa que iremos praticar no presente Inverno para o mesmo percurso via Ponta Delgada terá o valor mínimo de 87.000\$00. Esta tarifa vigorará igualmente para os passageiros com origem ou destino às restantes ilhas que não S. Miguel.

Assim, se os passageiros de e para a Terceira não são penalizados economicamente, tendo até uma ligeira vantagem, os passageiros das restantes ilhas têm economias significativas com a solução implementada.

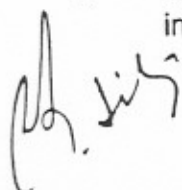
6. Também não se vê razões para as referências alarmistas ao facto de que a solução encontrada coloca "grandes dificuldades a alguns comerciantes e ajuda a cavar um fosso entre todas as ilhas (...)".

Na verdade os passageiros de e para cada uma das ilhas têm assegurado o transporte a preços acessíveis, aliás, mais acessíveis que dantes. Do mesmo modo, não resulta prejudicada a economia da ilha Terceira, porque continua a funcionar como ponto de passagem e distribuição dos passageiros de e para as outras ilhas dado o esquema operacional da SATA inter-ilhas.

Importa referir ainda que foi, entretanto, lançado um conjunto de packages turísticos para fomentar o turismo com destino às ilhas privilegiando os circuitos inter-ilhas.

Acresce que o transporte de carga se encontra assegurado pela TAP que ficou com essa parcela do negócio, sendo muito reduzida a carga que vinha sendo embarcada da Terceira para os EUA nos voos regulares daquela empresa.

7. Assim, e em apreciação final aos dois números propostos para a Resolução importa salientar que:



- 7.1. A solução encontrada foi a possível no actual contexto. Porém, mantemos a nossa intenção inicial de incluir a Terceira em futuros programas de voos charter, sempre que isso seja economicamente vantajoso, o que, como referido, acontecerá já no próximo Verão. Contudo, não é possível garantir desde já que os programas de Inverno ofereçam ligações directas à Terceira;
- 7.2. Não obstante a solução tarifária encontrada para vigorar na presente época baixa não pode pretender-se que seja institucionalizada uma tarifa comum para todas as ilhas para vigorar em todas as épocas. Até porque a imposição desse princípio aos operadores dos voos charter pressupõe que lhes sejam atribuídas indemnizações compensatórias pelos custos que decorreriam de tal solução.

Aliás, como se sabe, o negócio dos voos charter encontra-se liberalizado, pelo que não só existem vários operadores privados como é sempre possível entrarem novos operadores como de resto tem acontecido.

Esperando ter contribuído para o esclarecimento do assunto, apresentamos a V.Exa. os melhores cumprimentos.

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



212da94
LS/ip