

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA
DOS AÇORES



COMISSÃO ESPECIALIZADA PERMANENTE DE
ECONOMIA

RELATÓRIO E PARECER

Projeto de Resolução n.º 157/XII

**“Recomenda ao Governo Regional novo paradigma no transporte aéreo
entre os Açores, a Madeira e o Continente”**

31 DE AGOSTO DE 2023



INTRODUÇÃO

A Comissão Especializada Permanente de Economia procedeu à apreciação, relato e emissão de parecer, na sequência do solicitado por Sua Excelência o Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, sobre o **Projeto de Resolução n.º 157/XII – “Recomenda ao Governo Regional novo paradigma no transporte aéreo entre os Açores, a Madeira e o Continente”**.

O mencionado Projeto de Resolução deu entrada na Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores a 3 de abril de 2023, com pedido de urgência e dispensa de exame em comissão, tendo o mesmo sido rejeitado na sessão plenária do dia 21 de abril de 2023. Neste seguimento, e por despacho de Sua Excelência o Presidente da Assembleia Legislativa, foi o diploma em apreço remetido à Comissão Especializada Permanente de Economia a 28 de abril de 2023.

ENQUADRAMENTO JURÍDICO

A apresentação do presente Projeto de Resolução, emanado pela Representação Parlamentar da IL, decorre da faculdade legal atribuída aos Deputados, nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 31.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores (Lei n.º 39/80, de 5 de agosto, alterada pelas Leis n.ºs 9/87, de 26 de março, 61/98, de 27 de agosto, e 2/2009, de 12 de janeiro), em conjugação com o disposto no artigo 114.º do Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 15/2003/A, de 26 de novembro, alterada pela Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 3/2009/A, de 14 de janeiro).

O Projeto de Resolução em análise cumpre todos os requisitos exigidos pelo artigo 119.º do Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, o qual é aplicável por remissão do artigo 145.º do mesmo diploma.



Assim, nos termos do disposto na alínea a) do artigo 42.º do Regimento, compete à respetiva comissão especializada permanente apreciar e elaborar o correspondente relatório sobre a presente iniciativa.

Considerando a matéria da presente iniciativa, constata-se que a competência para emitir parecer é da Comissão Especializada Permanente de Economia, nos termos da Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 1/2021/A, de 6 de janeiro, alterada pelas Resoluções da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 49/2021/A, de 11 de agosto, e n.º 52/2021/A, de 25 de outubro, que aprova as competências das comissões especializadas permanentes.

APRECIAÇÃO NA GENERALIDADE E ESPECIALIDADE

O proponente, em sede de exposição de motivos, refere que *“O presente projeto de resolução recomenda que o Governo da Região Autónoma dos Açores diligencie junto da Autoridade Nacional da Aeronáutica Civil (ANAC) e do Ministério das Infraestruturas para que as Obrigações de Serviço Público (OSP) de transporte aéreo entre o continente português e as regiões autónomas dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira, sejam lançadas em concurso público internacional em rotas separadas.*

O Regulamento (CEE) n.º 2408/92, do Conselho, de 23 de julho, estabeleceu um regime de obrigações de serviço público no transporte aéreo para regiões periféricas ou em desenvolvimento, possibilitando que os Estados-membros da União Europeia possam, através do lançamento de concursos públicos internacionais, estabelecer quaisquer obrigações impostas a transportadoras aéreas, em relação a uma qualquer rota.

Estas obrigações de serviço público (abreviadamente designadas por OSP) definem requisitos mínimos de serviço a prestar pelas companhias aéreas que se candidatem a cumprir o serviço aéreo regular para uma determinada rota, mediante o recebimento de uma compensação financeira estatal, apenas permitida por legislação comunitária tendo em vista os vitais interesses de desenvolvimento socioeconómico de uma região cujas condições do mercado concorrencial, dadas as especificidades próprias, não garantam a existência de serviços aéreos regulares que satisfaçam os padrões adequados de continuidade, regularidade, qualidade, quantidade ou preço.



Assim, desde 1995 que existem convénios de serviço público, entre o Estado português e companhias aéreas, relativos a serviços de transporte aéreo regular nas rotas entre o Continente português e as Regiões Autónomas e entre estas.

Até 1999, as obrigações de serviço público foram asseguradas pela TAP (Transportes Aéreos Portugueses, S.A.) nas rotas:

Ponta Delgada/Lisboa/Ponta Delgada;

Terceira/Lisboa/Terceira;

Horta/Lisboa/Horta.

Em 1999, as OSP foram alargadas para mais duas rotas:

Ponta Delgada/Porto/Ponta Delgada;

Ponta Delgada/Funchal/Ponta Delgada.

Já com a SATA Internacional, Serviços de Transportes Aéreos, S.A., a operar no panorama nacional da aviação civil e comercial, a partir dessa data, passou a verificar-se uma divisão de rotas entre as duas companhias aéreas nacionais, com a TAP a assegurar o serviço público para as rotas das ilhas Terceira e Faial, enquanto a SATA assegurou o serviço público entre Ponta Delgada, Lisboa e Porto e entre Ponta Delgada e Funchal.

Entretanto, com os investimentos públicos regionais concretizados em algumas infraestruturas aeroportuárias e com a decisão política assumida, pela maioria socialista que então dominava a governação da Região, a partir de 2005, as OSP entre os Açores, o Continente e a Madeira foram modificadas passando a vigorar imposições para novas rotas, respetivamente servindo-se as gateways de Santa Maria e Pico.

A partir dessa data, a TAP passou a assegurar as ligações entre Terceira, Faial e Pico com Lisboa, enquanto a SATA Internacional passou a servir, para além das ligações anteriormente assumidas à partida de Ponta Delgada, a gateway de Santa Maria.

Inicialmente, as novas rotas do Pico e de Santa Maria foram rotas combinadas, respetivamente com as ligações da Terceira a Lisboa e de Ponta Delgada a Lisboa, sendo



que, ainda hoje, a rota de Santa Maria, na maior parte do ano, continua a ser combinada com a rota de Ponta Delgada.

Em 2015, após profunda discussão política, as ligações aéreas aos Açores foram semi-liberalizadas, abrindo-se à livre concorrência as rotas das ilhas de São Miguel e Terceira e mantendo-se ao abrigo de OSP (mas agora sem qualquer contrapartida financeira assegurada às companhias aéreas) as ligações às gateways de Santa Maria, Pico e Faial.

A partir desse momento, com a democratização do acesso ao transporte aéreo de passageiros e a alteração do paradigma do apoio público à coesão social e territorial (com a introdução do Subsídio Social de Mobilidade, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março), a TAP libertou-se dos contratos de obrigações de serviço público, passando a voar apenas em regime concorrencial com as demais companhias aéreas, novos players, mormente companhias low-cost que passaram a voar nas rotas das Lajes e de Ponta Delgada.

Perante a possibilidade de choque entre decisões políticas (a de criar as gateways de Pico e Santa Maria e a de liberalizar parte do espaço aéreo açoriano às rotas comerciais), a SATA Internacional (atual Azores Airlines) passou a assegurar as ligações aéreas entre Faial, Pico e Santa Maria com Lisboa, e Ponta Delgada com Funchal, sem qualquer contrapartida financeira do Estado, o que penalizou as contas da companhia aérea em estimados 7,7 milhões de euros por ano.

Entretanto, na sequência das dificuldades financeiras da transportadora aérea açoriana e das imposições aprovadas pela Comissão Europeia no âmbito do Plano de Reestruturação do Grupo SATA, ficou certo de que a companhia não poderia, para além de março de 2023, continuar a operar em rotas deficitárias – algo que continua a suceder e que, recentemente, foi publicamente assumido que continuará a suceder, pelo menos, até ao lançamento do concurso público que venha a determinar a imposição de novas OSP para as rotas não liberalizadas dos Açores.

Isto apesar de, em março de 2022, precisamente, o Governo da República ter feito saber, em carta de resposta ao Presidente do Governo Regional, que estaria a preparar o lançamento de um novo concurso público internacional para compensar as companhias



aéreas que voem para as rotas não liberalizadas entre o Continente e os Açores (“Informe que o Governo da República se encontra a preparar as diligências tendentes à abertura de concurso público internacional relativo aos serviços aéreos regulares nas rotas não liberalizadas entre o continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira”, referia o ofício remetido pelo Sr. Primeiro-Ministro).

Em sede de discussão e apreciação na especialidade do Orçamento de Estado para 2023, foram inscritos 9,5 milhões de euros para a compensação dos custos inerentes às obrigações de serviço público que haveriam de ser lançadas a concurso.

Ora, o que é certo é que até este momento (Meados de Abril de 2023) nem o Governo da República lançou o concurso público internacional para a restauração de obrigações de serviço público naquelas rotas, nem assumiu disponibilidade para compensar, de alguma forma, a prossecução do serviço assegurado pela Azores Airlines.

Pelo meio de todo este processo, o que se ficou a saber foi que a Região exigiu da República a inclusão de mais uma rota de serviço público, nomeadamente entre a Terceira e o Funchal, sem ninguém explicar como é que o valor inscrito no Orçamento de Estado suportará todos os custos associados à exploração de todas as rotas servidas por obrigações de serviço público.

Necessário e inexorável será o lançamento do concurso público para a concessão de licença de exploração dos serviços aéreos regulares entre as ilhas do Faial, do Pico e de Santa Maria com Lisboa e entre os aeroportos das Lajes e Ponta Delgada com o Funchal, sendo que, apesar das repetidas afirmações de “mudança de paradigma”, pouco mudou na visão do XIII Governo Regional quanto às novas obrigações de serviço público.

Ora, não tendo a Região promovido a devida discussão política em torno desta tão importante matéria, quanto à definição das políticas de coesão social e territorial, entende a Representação Parlamentar do Iniciativa Liberal que existe, pelo menos e para já, uma alteração que deve ser incluída no processo de lançamento do concurso público internacional das obrigações de serviço público de transporte aéreo regular de passageiros entre os Açores, o Continente e a Madeira, visando a possibilidade de



entrada de novos players, com outros serviços e a abertura de novas oportunidades ao nível dos fluxos turísticos.

O que se propõe com esta iniciativa parlamentar é a separação das rotas no concurso público, isto é, abrir a possibilidade de mais companhias aéreas poderem concorrer à exploração de serviços aéreos para determinada rota (das que serão lançadas a concurso), em vez de “impingir” a obrigação de a mesma companhia assegurar o serviço para todas as rotas em simultâneo.

Nada garante que colocando as rotas, per si, a concurso, não surjam, para além da Azores Airlines, outras companhias aéreas interessadas, por exemplo, apenas na rota do Pico, ou nas rotas do Pico e do Faial, mas não interessadas em voar para Santa Maria ou para o Funchal. Como nada garante que o contrário também não possa acontecer.

Este exercício, meramente retórico, pretende apenas chamar a atenção para a pertinência de trabalhar com a ANAC (Autoridade Nacional da Aviação Civil) e com o Governo da República, no sentido de serem lançados concursos públicos internacionais separados para cada uma das rotas de serviço público que serão colocadas no mercado, como forma de alargar a qualidade do serviço prestado aos Açorianos e aos passageiros que venham a ser servidos nas diferentes rotas. Tal possibilidade não impede, de todo, que venha a ser a mesma companhia aérea a assegurar as obrigações de serviço público de transporte aéreo regular de passageiros para todas as rotas.

Adotar todas as medidas necessárias para garantir a prestação de um serviço que satisfaça normas estabelecidas de continuidade e coesão, regularidade e capacidade, mantendo a política tarifária que protege os passageiros residentes, assegurando que a(s) transportadora(s) aérea(s) garanta(m) a qualidade que se almeja na exploração dessas rotas, é o desiderato que se propõe seguir, respeitando o ordenamento jurídico da União Europeia e julgando-se criados os instrumentos aptos a diminuir o distanciamento, social e económico.

Por outro lado, nada impede que, a partir de agora, e até ao lançamento do concurso público internacional conducente à atribuição das obrigações de serviço público de transporte aéreo regular para as rotas em causa, não possa o Governo Regional, o



Governo da República, as entidades competentes em matéria de aviação e as entidades especificamente dedicadas à promoção turística e à captação de novos players e mercados, lancem campanhas de captação de mais companhias aéreas para estas rotas, no sentido de verificar o potencial da sua liberalização total, conforme já implementado nas gateways das Lajes e de Ponta Delgada.

Tudo o que agora se recomenda é enquadrável e está abrangido pelo disposto no Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade.” e propõe que a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores recomende ao Governo Regional que:

“1. Diligencie junto da ANAC (Autoridade Nacional da Aviação Civil) e do Ministério das Infraestruturas para que as obrigações de serviço público para os serviços aéreos regulares entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira, sejam lançadas por rota, isto é, que sejam lançados concursos públicos internacionais separados para cada uma das rotas de serviço público que serão colocadas no mercado, como forma de alargar a qualidade do serviço prestado aos Açorianos e aos passageiros que venham a ser servidos nas diferentes rotas;

2. Diligencie no sentido que se mantenha assegurada, nos concursos para as rotas do Faial e do Pico, a possibilidade de alternância de destino para o aeroporto da ilha mais próxima por condições atmosféricas adversas, assegurando-se também o pagamento da ligação marítima entre a ilha de destino e aquela para a qual o voo estava inicialmente programado.

3. Diligencie no sentido que sejam asseguradas, no mínimo, duas frequências semanais (no Inverno IATA) e três frequências semanais (no Verão IATA), de ida e volta, em dias não consecutivos, nas rotas lançadas a concurso, acabando-se com a possibilidade de algumas das rotas serem servidas por voos combinados com outros destinos.

4. Diligencie por si e articuladamente junto do Governo da República, das entidades competentes em matéria de aviação e das entidades (regionais e nacionais) especificamente dedicadas à promoção turística e à captação de novos players e



mercados, no sentido de que, até ao lançamento do concurso público internacional conducente à atribuição das futuras obrigações de serviço público de transporte aéreo regular para as rotas em causa, serem realizadas campanhas de captação de mais companhias aéreas para estas rotas, no sentido de verificar o potencial da sua liberalização total, conforme já implementado nas gateways das Lajes e de Ponta Delgada”.

PROCESSO EM ANÁLISE

A Comissão Especializada Permanente de Economia, na sua reunião do dia 18 de maio de 2023, após a apresentação da iniciativa pelo Deputado Nuno Barata, da Representação Parlamentar da Iniciativa Liberal, deliberou proceder às audições do membro do Governo com competência na matéria, da ANAC - Autoridade Nacional da Aviação Civil, do Ministério das Infraestruturas e do Presidente do Conselho de Administração da SATA, bem como solicitar pareceres escritos às seguintes entidades: Grupo do Aeroporto do Pico, Grupo do Aeroporto da Horta, LPAZ - Associação para a Valorização e Promoção do Aeroporto de Santa Maria, Câmara do Comércio e Indústria de Angra do Heroísmo, Câmara do Comércio e Indústria da Horta, Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada, ACIP – Associação Comercial e Industrial da Ilha do Pico, Câmara Municipal de Vila do Porto, Câmara Municipal da Horta, AMIP – Associação de Municípios da Ilha do Pico, Conselho de Ilha de Santa Maria, Conselho de Ilha do Pico, Conselho de Ilha do Faial e ACRA – Associação de Consumidores da Região Açores.

- **Audição da Presidente do Conselho de Administração da SATA, ocorrida no dia 6 de junho de 2023:**

O Deputado Nuno Barata começou por explicar que esta resolução tem por objetivo separar o concurso das diferentes rotas.

A Dra. Teresa Gonçalves começou por explicar que esta resolução fala sobre as 4 rotas que ligam os Açores ao Continente e à Madeira. Disse que, se até 2015, num sistema mais híbrido de partilha de rotas com a TAP, a partir dá essas rotas têm-se demonstrada altamente deficitárias, esperando-se um déficit de cerca de 12,5 milhos de euros por ano.



O Deputado Rui Martins começou por dizer que “não há, no fundo, nenhuma mais-valia em fazer estes concursos de obrigações de serviço público, mesmo sendo com compensações, obviamente, em separado” questionando, porque é que isso poderia acontecer e se não considera que o que poderia ser feito passaria por facilitar o próprio caderno de encargos que está a ser desenhado para estas obrigações de serviço público.

Ou seja, havendo alguma flexibilização no número mínimo de passageiros a transportar diariamente para que, eventualmente, permita outras companhias com outro tipo de frotas entrarem neste mercado e questionou se isso não seria uma mais-valia para as próprias frotas. Por fim, o Deputado finalizou dizendo que “não estou a pôr em causa aquilo que sejam os interesses da Azores Airlines, mas aquilo que são os interesses de quem reside nestas ilhas e que obviamente quer continuar a ter este serviço”.

A Dra. Teresa Gonçalves respondeu que não consideram uma mais-valia fazer os concursos em separado, porque acresce um custo muito maior por rota. No que diz respeito ao caderno de encargos ser mais flexível, disse não ver problema. Ou seja, não obrigar o tipo de aeronave e definir uma flexibilização do número de toques ou do número mínimo de passageiros que devem ser transportados durante um dia, não vê problema, até porque “abre uma panóplia muito maior de entidades que poderão efetivamente concorrer a estas rotas”.

O Deputado António Vasco Viveiros começou por perguntar se alterar o caderno de encargos neste momento, mesmo que, tecnicamente, ao contrário do que disse, que é a perspetiva da SATA, isto implicaria ou não um acréscimo adicional no atraso do processo que se espera venha a ser aprovado rapidamente, para que depois possa ser aberto o concurso, sempre com compensações financeiras.

A Dra. Teresa Gonçalves respondeu que “claramente é assim” e passou a explicar que “quando nós começámos o processo com a Comissão Europeia, a Comissão Europeia percebeu que nós fazíamos quatro rotas altamente deficitárias, impôs aqui uma obrigação muito clara, que foi acabar com estas rotas a menos que elas tenham uma compensação. E deu um prazo para lançar o concurso público. Portanto, claramente a SATA tem aqui uma pressão grande para resolver este tema das rotas, bem como o Governo Regional e bem como o Governo da República. Portanto, estar agora a tentar mudar as regras do jogo, já vamos tarde, porque a ANAC já tem o caderno de encargos pronto para ser aprovado ou para ser lançado junto do Ministério da Economia. E nós, neste momento, se viermos aqui lançar mais estas questões, vamos criar uma entropia e depois temos um problema para resolver junto da Comissão Europeia, que é tentar



justificar porque ainda não houve um concurso público. E a SATA vai continuar sem indemnização”.

Terminou dizendo que “o importante é tentarmos acelerar ao máximo este processo para que o Governo Central consiga lançar o concurso público internacional e, de uma vez por todas, ficar este assunto decidido”.

O Deputado Paulo Estevão começou por dizer que lançar quatro rotas diferentes a concurso aumentaria a despesa pública e que o somatório destas três rotas, seria muito superior aos 9 milhões de euros que estão, por exemplo, projetados no Orçamento de Estado. Concluiu dizendo que a implementação prática deste projeto, se iria traduzir num aumento muito significativo da despesa pública e levaria ao risco de, para algumas rotas, não aparecer nenhum concorrente, não podendo ser praticadas, prejudicando gravemente os interesses das populações dessas ilhas.

A Presidente da SATA concordou com o Deputado dizendo que rota a rota tem o potencial de aumentar a despesa pública e que pode haver alguma delas que, mesmo sendo remunerada, não seja atrativa e que fique sem ser explorada, criando um problema adicional.

O Deputado Carlos Silva pediu que confirmasse se a abordagem que fez traduz na prática a sua opinião sobre esta medida. Imaginando que esta resolução seja aprovada, ficando obrigada a realização de rotas separadas pelo mesmo valor que foi apresentado, 9 milhões de euros, inscritos no Orçamento de Estado, o Deputado perguntou se, perante esse cenário, a SATA concorreria a essas operações.

Por último, questionou se se consegue perceber, para os passageiros das ilhas onde estão referidas essas rotas, quais é que seriam os ganhos para esses passageiros com a liberalização ou pela separação dessas rotas num eventual concurso público.

A Dra. Teresa Gonçalves começou por dizer que não era contra nem a favor, que apenas tinha referido que o potencial de aumentar a despesa pública é maior se for rota a rota e que, já estando um caderno de encargos pronto para ser lançado, iria criar problemas de morosidade de um processo que prejudica a SATA, porque a SATA continua a fazer estas rotas sem ter qualquer compensação.



Quanto à aprovação desta resolução, disse que “quando efetivamente este assunto ficar resolvido, provavelmente já tem um novo dono e já tem uma nova cabeça que vai ter de olhar para isto e pensar. Obviamente que temos uma limitação da Comissão Europeia de fazer rotas deficitárias e, portanto, isto terá de ser tudo muito bem visto e, ao mesmo tempo, depende do que a entidade que ficar com a SATA queira fazer”. No que diz respeito à separação das rotas, afirmou que não vê grandes prejuízo para os passageiros.

O Deputado António Lima começou por perguntar se a SATA não considera as obrigações de serviço público de carga uma matéria que deveria ser revisitada, devendo existir esse mecanismo, como já existia no passado e que agora está em falta. Por fim e sendo público as notícias de que existem negociações entre o Governo Regional e uma companhia aérea para o operar entre os Açores e o Continente, o Deputado quis saber se a SATA está envolvida nessas negociações e o que é que a SATA pensa delas.

A Dra. Teresa Gonçalves, relativamente à existência da compensação da OSP de carga, respondeu que valeria a pena fazer um estudo e uma análise deste tema. No que diz respeito às negociações, disse que a SATA não está minimamente envolvida, “isto é um assunto que não nos diz respeito neste momento, e, portanto, estamos a fazer o nosso trabalho e isto é um assunto entre o Governo Regional e a companhia aérea”.

O Deputado António Lima perguntou como é que a SATA avalia que um concorrente direto seja compensado por operar rotas que a SATA opera.

A Dra. Teresa Gonçalves respondeu dizendo que este é um assunto muito delicado, que pode ser visto por vários ângulos, depende da perspetiva que se tenha e que preferia não se pronunciar relativamente este tema.

- **Audição da Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, ocorrida no dia 21 de junho de 2023:**

O Deputado Nuno Barata começou por perguntar se o Governo acha que lançar separadamente rota a rota prejudica alguma dessas rotas e que contributos dá o Governo Regional para a construção dessa solução e se podia fazer chegar à Comissão esses contributos.



A Secretária Regional respondeu que o Governo não tem conhecimento se esses contributos foram todos considerados, porque não tiveram *feedback* de nenhuma das entidades sobre o que está no caderno de encargos. Disse que fizeram chegar um documento com um conjunto de situações, entre elas esta questão do Funchal. Consideram a rota Terceira- Funchal e Funchal-Terceira dentro das obrigações do serviço público, porque há uma quantidade grande de passageiros do Funchal que procuram o grupo central e as ilhas do Triângulo em particular. Mas como não obtiveram *feedback*, não sabem se o Funchal-Terceira está ou não considerado no caderno de encargos.

Relativamente à questão de o concurso das rotas poder ocorrer separadamente o Governo não vê qualquer problema, dizendo que prejudicaria, quando muito, em termos de custo, uma vez que algumas rotas poderiam ter um custo mais elevado, mas do ponto de vista do utilizador, do ponto de vista do Açoriano, não vê que isso pudesse causar transtornos, ou seja, “isso não prejudicaria nenhuma das rotas de todo, quando muito seria só mais caro.”

O Deputado Rui Martins, tendo em conta o que está consignado no orçamento do Estado, os 9 milhões de euros para o concurso de obrigações de serviço público, questionou a Secretária se a SATA não ficar com essas obrigações, poderá perder essa verba e aí todo o serviço que custou até agora. Por outro lado, sendo a SATA a ficar com esse serviço, o Deputado quis saber se é expectável que à partida receba a totalidade dos 9 milhões de euros ou se o Governo da República, uma vez que o concurso já só será para a segunda metade de 2023, irá fracionar esse valor de alguma forma.

Por último, o Deputado perguntou se a Governante considera que seria fácil alocar, sendo as obrigações de serviço público suportadas pelo Orçamento do Estado, mais verbas, ou seja, “se considera fácil ter essa compensação do Governo da República na justa medida para haver uma operação e essas rotas serem preenchidas no fundo em concurso”.

A Secretária Regional começou por explicar que “o ganhar não está na mão de ninguém. É um concurso público internacional e, portanto, será colocada, em concurso, publicitado a nível da União Europeia. É possível que haja outros concorrentes, no entanto a SATA predispôs-se a concorrer e está a fazer a rota com certeza que tem já alguns custos internalizados que lhe permitirá eventualmente ter alguma vantagem, mas isso é sempre relativo porque num concurso nós nunca sabemos o que é que pode acontecer, muito menos num concurso público internacional onde há muitas companhias que podem estar disponíveis a ir ao concurso”.



Relativamente aos 9 milhões de euros consignados no Orçamento de Estado, à Governante parece-lhe evidente que só haverá compensação a partir do momento em que essa companhia comece a fazer a operação. Se for a SATA, disse que o Governo irá procurar que a verba que esteja num orçamento de Estado seja para compensar a companhia Açoriana pelo serviço que já fez até agora, “quem ganhar o concurso tem direito à indemnização a partir do momento em que o ganha e em que comece a fazer a operação naqueles termos, nos termos do concurso”.

Se não for a SATA ganhar o concurso, a Governante disse que o Governo Regional irá tentar que o Governo da República compense a SATA através de um outro mecanismo qualquer, por ajuste direto, eventualmente. “Portanto, deveria haver essa compensação por ajuste direto até ao momento em que a SATA inicie a rota nos termos do caderno de encargos. Resumindo, eu acho que a SATA deve ser ressarcida do serviço que fez até ao momento do concurso. Se o ganhar, a partir daí, recebe os termos do concurso”.

O Deputado António Vasco Viveiros lembrou as declarações da Secretária Regional quando disse que numa primeira fase é feita uma consulta ao mercado sem compensação financeira e só na ausência de concorrentes é que se passa à fase de compensação, nesse sentido, perguntou se essa primeira fase é feita ainda no conjunto das rotas ou rota a rota.

A Secretária Regional, em relação à questão das fases do concurso, respondeu que a primeira fase é feita rota a rota, por isso é que disse no início da sua intervenção que através dessa primeira fase é possível verificar se há ou não a apetência por parte de algumas companhias para fazer algumas dessas rotas. E, na sua opinião, essa é uma parte meritória da resolução, que é saber se alguma daquelas rotas tem algum potencial de liberalização ou de ser feita sem compensação financeira, a primeira fase demonstra isso, porque é colocada rota a rota. “Se alguma delas for viável, aparecerá certamente companhias para as fazer. Se não for viável, deverão ser colocadas todas em conjunto, porque é nesse sentido que o processo está organizado e também porque é mais económica, é mais barato, pô-las no seu conjunto em concurso”.

O Deputado Tiago Branco, tendo em conta as diligências feitas pelo Governo Regional no âmbito da elaboração deste caderno de encargos, pediu à Secretária Regional que aprofundasse mais os contributos de que falou, que proposta fez o Governo Regional, que trabalho de consulta prévia fez junto dos parceiros. Por fim, perguntou sobre os contributos do Governo Regional e do seu posicionamento quanto ao número de frequências mínimas para as *gateways* e sobre a capacidade de carga.



A Secretária Regional começou por dizer que, em relação aos contributos e do ponto de vista geral, já se tinha comprometido em remeter os documentos para a Comissão. Relativamente às frequências, explicou que o que foi proposto foi: Lisboa-Horta-Lisboa em janeiro, fevereiro, março, novembro e dezembro, quatro rotas semanais, quatro frequências semanais, abril, maio e outubro, sete frequências e junho, julho, agosto e setembro, dez frequências. Para Lisboa-Pico-Lisboa, foi proposto duas frequências em janeiro, fevereiro, março, novembro e dezembro, quatro frequências em abril, maio e outubro e cinco frequências em junho, julho, agosto e setembro. Para Santa Maria foi proposto duas frequências em janeiro, fevereiro, março, novembro e dezembro, duas frequências em abril, maio e outubro e duas frequências em junho, julho, agosto e setembro. Para a rota Funchal-Ponta Delgada-Funchal, o Governo propôs cinco frequências de inverno em abril, maio e outubro e 11 frequências em junho, julho, agosto e setembro. Para a rota Funchal-Terceira-Funchal foi proposto 2 frequências em janeiro, fevereiro, março, novembro e dezembro.

Em termos de carga, está previsto Lisboa-Horta-Lisboa, 16 toneladas nos primeiros meses de inverno, 28 toneladas nos períodos intermédios e 40 toneladas na época alta. Para Lisboa-Pico-Lisboa, 8 no inverno, 16 na época intermédia e 20 na época alta. Para Lisboa-Santa Maria-Lisboa, 8 todo ano. Para o Funchal-Ponta Delgada-Funchal está previsto 10 toneladas nos meses de inverno, 14 toneladas na época intermédia e 22 toneladas na época alta. Para o Funchal-Terceira-Funchal está previsto 4 toneladas todo ano.

Em lugares oferecidos, disse que para a rota Lisboa-Horta-Lisboa serão 1040 lugares na época baixa, 1820 na época intermédia e 2600 na época alta. “E por aí fora, eu posso até dizer tudo, mas eu vou enviar e, portanto, vão ter a oportunidade de analisar. Estas são as nossas, digamos, frequências e tonelagem de carga e lugares que têm de ser oferecidos pelas companhias que concorram, portanto é o mínimo, pelas companhias que concorram às obrigações de serviço público. Foi isso que nós propusemos. Eu volto a dizer, nós não temos conhecimento do caderno de encargos, nós não sabemos o que é que lá está, se respeitaram ou não respeitaram estes valores e isto tudo”.

Quando ao posicionamento do Governo no que diz respeito às *gateways*, a Governante começou por dizer que o correto teria sido clarificar logo em 2015, quando houve alteração do subsídio ao passageiro em vez do subsídio à companhia, quando houve a liberalização dois aeroportos de Ponta Delgada e das Lajes, clarificar logo o que iria acontecer às três outras



gateways. “Mas verdadeiramente o que nós precisamos sempre de assegurar é a conectividade do Faial, do Pico e de Santa Maria”.

O Deputado António Vasco Viveiros perguntou se, de acordo com as regras do que vigora ainda atualmente, qualquer companhia pode apresentar essas rotas pelo período mínimo de dois anos e basta que para isso comunique à ANAC.

A Secretária Regional respondeu que numa primeira fase do concurso é colocada rota a rota e qualquer companhia pode comunicar que está disponível para prestar esse serviço, mas tem de haver a fixação das obrigações de serviço público. A segunda fase só existirá se não houver companhias a concorrer a todas as rotas, mesmo que individualmente em companhias diferentes e é feita em pacote, ou seja, com as cinco rotas em conjunto.

- **Audição do Ministério das Infraestruturas, ocorrida no dia 27 de junho de 2023:**

O Dr. Nuno Teixeira, em representação do Ministério das Infraestruturas, começou por dizer o que lhe deixa mais dúvidas é a separação das rotas, disse que é uma boa medida, porque gere competitividade, mas que o problema é estar-se a falar em rotas deficitárias definidas como obrigações de serviço público. O que gere algum interesse das outras companhias em assegurar essas rotas é serem efetuadas em conjunto.

O Deputado Rui Martins começou por perguntar se há um horizonte temporal que consiga adiantar e se já tem informação de quando é que poderá ser lançado este concurso de obrigações de serviço público.

O Dr. Nuno Teixeira disse que não consegue adiantar prazos porque estão a aguardar o parecer da IGF. Disse que querem lançar o concurso o mais rapidamente possível, porque a própria tramitação do concurso demorará o seu tempo. Sabem que o atual contrato termina no final de fevereiro de 2024.

O Deputado Rui Martins quer saber o que está no caderno de encargos, em que moldes é que foi feito do ponto de vista das obrigações de serviço Público.



O Dr. Nuno Teixeira, relativamente ao tipo de obrigações de serviço público, explicou que o caderno de encargos está feito em moldes ligeiramente diferentes, nomeadamente aquelas que já são prestadas de forma liberalizada, em que, segundo a sua opinião, não faz sentido estar a pedir rotas combinadas nesse caso. As únicas recomendações que fazem dizem respeito à generalidade das aeronaves utilizadas, que devem ser aparelhos turbo reatores. Para as ligações Funchal-Ponta Delgada-Funchal podem, também, ser utilizadas aeronaves de turboélices.

O Deputado Rui Martins, relativamente ao caderno de encargos e àquilo que era o grupo de trabalho inicial, perguntou, se para além dos contributos da ANAC, também recolheram contributos do Governo Regional e se os conseguiram incluir ou incorporar nesse caderno encargos, ao que o Dr. Nuno Teixeira respondeu que sim.

O Deputado António Vasco Viveiros perguntou se qualquer alteração que se fosse introduzida neste momento atrasaria todo o processo de abertura autorização de concursos. O Dr. Nuno Teixeira respondeu que sim, que isso iria implicar uma alteração no caderno de encargos e o processo teria de ser submetido novamente à IGF.

O Deputado Carlos Silva perguntou, qualquer alteração que se faça neste momento, o que é que pode implicar em termos de calendário procedimental do caderno de encargos.

O Dr. Nuno Teixeira respondeu que qualquer alteração irá implicar atrasos. “Nós teríamos de pedir novo parecer à ANAC sobre este tema, ao fim ao cabo, teria de ser feita toda uma nova análise para verificar em que condições seria possível fazer isto, que combinação de rotas seria, se poderia ser economicamente viável, isto teria de implicar atrasos e quer dizer, pelo menos pôr em risco que o concurso fosse concluído a tempo”.

O Deputado Carlos Silva questionou se o Ministério tem conhecimento se o Governo Regional dos Açores, diretamente ou através da SATA, que é a companhia que opera nessas rotas, enviou dados recentes relativamente ao ano 2022, no que diz respeito ao défice de exploração dessas rotas. O Dr. Nuno Teixeira disse que receberam uma carta ainda não há muito tempo do Governo dos Açores sobre essa matéria.

O Deputado Marco Costa perguntou se o Ministério prevê que seja o tempo necessário para este concurso efetivar. “Estamos a falar em verbas onde do orçamento de Estado para 2023, estamos em junho, numa altura em que, segundo os dados conhecidos, a exploração é deficitária destas rotas”.



O Deputado Rui Martins, aproveitando a questão do Deputado Marco Costa, começou por dizer que poderá estar aqui em causa, efetivamente, a utilização dessas verbas, sendo que neste caso, a Azores Airlines esteve a prestar este serviço e não teve qualquer compensação. Pediu esclarecimentos e questionou sobre o valor alvo que tem para cada toque, para esses voos territoriais, sobretudo de Santa Maria, Pico e Faial.

O Deputado Carlos Furtado perguntou se o Ministério não acha que do ponto de vista de gestão do erário público, seria importante começar a pensar, justamente, quanto é que cada uma das rotas representa.

O Dr. Nuno Teixeira, no que se refere à questão dos timings do concurso e a sua relação com o contrato existente, explicou que é “quando lançamos estes procedimentos, isto é, estas obrigações de serviço público e, nomeadamente, as compensações que são pagas às companhias aéreas, são consideradas auxílios de Estado e por isso é que isto tem de ter sempre o envolvimento da Comissão Europeia. A partir do momento em que há uma companhia que indica que, até determinada data se dispõe a prestar este serviço sem qualquer compensação, eu vejo com muita dificuldade que nós pudéssemos, independentemente da inscrição em orçamento de Estado ou não, simplesmente lançar um concurso e vir indicar que afinal, vamos lançar um concurso e antes de terminar o prazo desse contrato, vamos pagar uma compensação, julgo que poderá haver dificuldades em a Comissão Europeia aceitar que se fizesse isto assim”.

Em relação ao timing do concurso disse que têm esta baliza temporal, têm interesse em que seja lançado o mais rápido possível. “O lançamento de um concurso deste género demorará, eu diria entre 4 e 5 meses e, portanto, temos uma margem de alguns meses para lançar o concurso. Garantidamente até setembro ou outubro, deve estar a ser lançado para poder ser adjudicado”.

O Deputado Rui Martins perguntou em que medida é que é sustentável termos uma empresa, neste caso regional, sobre um plano de reestruturação que impede fazer estas operações e, por outro lado, estarmos aqui a eternizar uma prorrogação de umas obrigações de serviço público sem compensações. Disse que, em última análise, se isto fosse terminado, quem ficará prejudicado serão exatamente as populações que neste momento são servidas, “estamos a falar especificamente da ilha do Faial, Ilha do Pico, Santa Maria e eventualmente até estas ligações para o arquipélago da Madeira”.

O Deputado Carlos Silva, relativamente ao concurso que está em vigor neste momento, e que agora aparentemente todos criticam, porque não tem uma compensação financeira para a



companhia, perguntou, quando é que foi lançado esse concurso e qual foi o Governo que o lançou.

O Dr. Nuno Teixeira Relativamente à questão da operação da SATA disse que não teve acesso ao plano de reestruturação da SATA, tendo essa informação apenas de forma informal, de que a empresa não deverá operar rotas deficitárias. Relativamente à forma como eventuais valores que estejam inscritos no orçamento de Estado podem ser utilizados, disse que isso já é outra questão, mas no âmbito específico ou como compensação direta por estas obrigações, parece-lhe difícil.

No que diz respeito a outras questões não se pronunciou, dizendo que “relativamente a situações anteriores, até porque eu não estava no gabinete, não estou avalizado para falar sobre elas”.

No que concerne a audição da ANAC - Autoridade Nacional da Aviação Civil, a mesma não se realizou por indisponibilidade da referida entidade. Neste seguimento, e face à dificuldade de novo agendamento, deliberou a Comissão de Economia, na sua reunião do dia 27 de junho de 2023, solicitar parecer escrito.

Por fim, importa mencionar que a Comissão rececionou os seguintes pareceres escritos:

- ACRA - Associação de Consumidores da Região Açores
- Conselho de Ilha do Faial
- Conselho de Ilha de Santa Maria
- Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada
- Grupo Aeroporto do Pico
- ANAC - Autoridade Nacional da Aviação Civil

SÍNTESE DA POSIÇÃO DOS DEPUTADOS



PS: Aprova o relatório e emite parecer de **abstenção** com reserva de posição para plenário relativamente à presente iniciativa.

PSD: Aprova o relatório e emite parecer de **abstenção** com reserva de posição para plenário relativamente à presente iniciativa.

CDS-PP: Aprova o relatório e emite parecer de **abstenção** com reserva de posição para plenário relativamente à presente iniciativa.

CH: Não emitiu parecer.

PPM: Não emitiu parecer.

IL: Não emitiu parecer.

PAN: Não emitiu parecer.

BE: O Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda, apesar de não ter assento na Comissão Especializada Permanente de Economia, foi auscultado, mas não emitiu parecer.

O DEPUTADO INDEPENDENTE: Não emitiu parecer.

VOTAÇÃO DOS DEPUTADOS

O **Grupo Parlamentar do PS** emite **parecer abstenção** relativamente à presente iniciativa.

O **Grupo Parlamentar do PSD** emite **parecer abstenção** relativamente à presente iniciativa.

O **Grupo Parlamentar do CDS-PP** emite **parecer abstenção** relativamente à presente iniciativa.

CONCLUSÕES E PARECER

Com base na apreciação efetuada, a Comissão Permanente de Economia deliberou, por unanimidade, com os votos do PS, PSD e CDS-PP, emitir parecer de **abstenção**, com reserva de posição para Plenário, relativamente ao presente Projeto de Resolução.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Ponta Delgada, 31 de agosto de 2023.

A Relatora

(Patrícia Miranda)

O presente relatório foi aprovado por **unanimidade**.

Encontram-se anexos os relatórios rececionados.

O Presidente

(José Ávila)



CONSELHO DE ILHA DE SANTA MARIA

Largo Nossa Senhora da Conceição – 9580-539 Vila do Porto
Ilha de Santa Maria – Açores

Exm^o(^a) Senhor(a)

Dr. José Manuel Gregório de Ávila
Presidente da Comissão Especializada
Permanente de Economia da ALRA

Sua referência
S/1358/2023

Sua comunicação
19-05-2023

Nossa referência
S/008/2023

DATA
02.JUN.2023

**ASSUNTO: PEDIDO DE PARECER SOBRE P PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº. 157/XII –
“RECOMENDA AO GOVERNO REGIONAL NOVO PARADIGMA NO
TRANSPORTE AÉREO ENTRE OS AÇORES, À MADEIRA E O CONTINENTE”.**

Na sequência do solicitado no vosso ofício de referência, o Conselho de Ilha de Santa Maria, em reunião ordinária, realizada no dia 31 de maio de 2023, analisou o projeto de resolução, tendo-se concluído o seguinte:

1. É uma proposta considerada grave, pois atenta ao paradigma sócio económico. Se for por diante, as rotas que não dão lucro, vão acabar.
2. Lembramos, que se todas as rotas fossem rentáveis, não havia as obrigações de serviço público, com injeção de apoio estatal para garantir a política tarifária para residentes.
3. A política de continuidade territorial, leva a que determinadas rotas/gateways tenham de ser apoiadas pelo Estado, não podemos pois regularmo-nos apenas pela vertente do lucro na realidade insular.
4. Consideramos que é uma proposta que atenta contra Santa Maria, pois as rotas com menor rentabilidade não devem ser concorrer sózinhas, correndo o risco de ficarem desertos os concursos.
5. Lembramos que mesmo nas gateways ditas “rentáveis” de Ponta Delgada e Lajes, as empresas concorrentes também exercem alguma pressão para manter as rotas regulares, como é o caso recente da Ryanair que “ameaça” deixar de manter rota regular anual passando a garantir apenas rota sazonal. As contrapartidas que são pagas pelo Governo Regional, para a manutenção de rotas regulares nestas gateways, são pagas por todos os açorianos sem exceção, sendo que sabemos quem mais beneficia são as ilhas de São Miguel e Terceira.
6. Consideramos que o atual modelo não é perfeito, existem inúmeras condicionantes como o custo elevado dos bilhetes para quem nos visita, a inexistência de lugares, o



CONSELHO DE ILHA DE SANTA MARIA

Largo Nossa Senhora da Conceição – 9580-539 Vila do Porto
Ilha de Santa Maria – Açores

elevado valor tarifas que tem de ser suportado pelo passageiros residentes até ao regresso a casa, quando no arquipélago da Madeira o custo do bilhete residente é garantido no momento da compra (80,00 €), situação que se considera injusta para todos os passageiros residentes nos Açores.

Assim, consideramos que o modelo proposto na Projeto de Resolução não vem defender os interesses de Santa Maria, nem dos Açores no seu todo, razão que levou este Conselho de Ilha à emissão de **parecer desfavorável, por unanimidade**, ao Projeto de Resolução nº. 157/XII – “Recomenda ao Governo Regional novo paradigma no transporte aéreo entre os Açores, a Madeira eo o Continente”.

Com os melhores cumprimentos,

A Presidente do Conselho de Ilha de Santa Maria

Maria Dulce de Oliveira Resendes

CONSELHO DE ILHA DO FAIAL

Exmo Senhor
Presidente da Comissão Especializada
Permanente de Economia

assuntosparlamentares@alra.pt

Sua referência
S/1356/2023

Sua comunicação de
19/05/2023

Nossa referência
121/2023

Data
12/06/2023

ASSUNTO: Pedido de parecer sobre o projeto de resolução nº 157/XII – “Recomenda ao Governo Regional novo paradigma no transporte aéreo entre os Açores, a Madeira e o Continente”

Na sequência do pedido solicitado no ofício em referência, junto remeto a V. Ex^ª o parecer emitido pelo Conselho de Ilha do Faial, em reunião extraordinária de 12 de junho de 2023.

Com os melhores cumprimentos.

A PRESIDENTE DO CONSELHO DE ILHA



Maria Teresa Fortuna de Faria Ribeiro Cândido

Anexo: o citado
ARS

Parecer ao Projeto de Resolução nº 157/XII - “Recomenda ao Governo Regional novo paradigma no transporte aéreo entre os Açores, a Madeira e o Continente”

Relativamente ao assunto em epígrafe, o Conselho de Ilha do Faial (CI) reunido no dia 12 de junho de 2023, no Salão Nobre dos Paços do Concelho do Município, na cidade da Horta, entendeu dar o seguinte parecer:

A recomendação em apreço solicita que o Governo Regional diligencie no sentido do concurso público internacional das Obrigações de Serviço Público (OSP), que integram as ligações entre Lisboa e o Faial seja lançado de forma fracionada, ou seja, por rota.

Atualmente e, desde 2015, a SATA opera as OSP sem contrapartida financeira, o que de acordo com as informações disponibilizadas, penaliza as contas da companhia aérea. Neste contexto e no âmbito do plano de reestruturação do Grupo SATA aprovado pela Comissão Europeia, a transportadora aérea açoriana ficou impedida de operar rotas deficitárias para além de março deste ano.

Em concordância com as imposições europeias, o Orçamento de Estado para 2023 (OE) contempla 9,5 milhões de euros para a compensação das OSP e de acordo com as últimas informações, serão em breve iniciados os procedimentos inerentes ao referido concurso público, que estando atrasado, há muito se anseia e urge concretizar.

Neste sentido e considerando a urgência de proceder ao concurso público das rotas em OSP, com contrapartida financeira para a companhia aérea que as vier a operar, é aconselhado que não se acrescentem etapas que o atrasem, sob pena da União Europeia impedir a SATA de manter as ligações aéreas diretas entre o Faial e Lisboa.

CONSELHO DE ILHA DO FAIAL

As especificidades do transporte aéreo de passageiros, os prejuízos já causados ao erário público regional e nacional, associados à sua imprescindibilidade para a economia do Faial, da região e do país, recomendam que todas as mudanças sejam devidamente ponderadas em estudos que reduzam o mais possível o grau de incerteza.

Uma mudança de paradigma no cumprimento da OSP, que virá sempre acompanhado de um processo de privatização da SATA e da TAP, deve ser acompanhado de uma análise rigorosa dos problemas no modelo em vigor, das potencialidades de cada uma das rotas, das vantagens e desvantagens do seu fracionamento, bem como das soluções a adotar em caso de insucesso, pois, do processo de mudança não poderá resultar nunca o fim das ligações aéreas entre o Faial e Lisboa.

As condições que acompanham a recomendação de separação das rotas OSP para efeitos de concurso público, não esclarecem de que forma seria fragmentada a verba disponível no OE, não considerando a especificidade e dimensão de cada uma dessas mesmas rotas. O projeto de resolução também não diferencia o número mínimo de frequências semanais a assegurar em cada uma das rotas, sendo que, no que se refere ao Faial, o valor mínimo de duas frequências semanais no inverno IATA e três no verão IATA, está em muito desfasado das reais necessidades da ilha do Faial.

Os inúmeros constrangimentos ocorridos no transporte aéreo de passageiros desde 2015 na rota territorial faialense, cujos exemplos de prejuízo e indignação abundam, aconselham que se avaliem os problemas de cada uma das rotas, as suas diferenças e especificidades, as suas potencialidades, bem como as vantagens e desvantagens de irem a concurso de forma separada para que esta opção seja racionalmente ponderada.

Acresce que, a mudança de paradigma no transporte aéreo entre o Faial e Lisboa, estará sempre facilitada pela ampliação da pista do Aeroporto da Horta, eliminando penalizações e tornando mais rentável e apetecível a rota Lisboa/Horta.

CONSELHO DE ILHA DO FAIAL

Neste sentido, e de forma sumária, o parecer do CIF é DESFAVORÁVEL pelos seguintes motivos:

- 1- O projeto de resolução é extemporâneo, porque atrasaria o lançamento de um concurso já de si muito atrasado, que é imprescindível face às imposições da EU.
- 2- O CIF continua a identificar a necessidade de mais voos, melhores preços e horários nas ligações diretas entre o Faial e Lisboa e isso não é garantido pelo projeto de resolução.
- 3- Todavia, intuindo os faialenses que, ao contrário de outras rotas, a nossa não será deficitária, somos totalmente favoráveis a que se façam os estudos necessários para aferir das vantagens e desvantagens em ficarmos numa rota isolada ou numa rota conjunta com a rota Lisboa/Pico, mas sem as restantes rotas com OSP (Santa Maria e Funchal) até porque aquando de um próximo concurso, tanto SATA como TAP deverão estar privatizadas.

Horta, 12 de junho de 2023

A Presidente do Conselho de Ilha do Faial



Maria Teresa Fortuna de Faria Ribeiro Cándido



CÂMARA DO COMÉRCIO E INDÚSTRIA DE PONTA DELGADA
Associação Empresarial das Ilhas de São Miguel e Santa Maria

Membro Honorário da Ordem de Mérito Agrícola, Comercial e Industrial
Instituição de Utilidade Pública
Fundada em 1835

Exmo. Senhor
Presidente da Comissão Especializada de
Economia da Assembleia Legislativa da Região
Autónoma dos Açores
Rua Marcelino Lima
9900 HORTA

N/Ref.:2023/1799

PONTA DELGADA, 2023/06/21

Assunto: Projeto de Resolução nº 157/XII – “Recomenda ao Governo regional novo paradigma no Transporte Aéreo entre os Açores, a madeira e o Continente”
Pedido de Parecer

Senha Presidente,

Relativamente ao assunto acima mencionada junto remetemos o parecer desta Câmara do Comércio e Indústria.

Com os melhores cumprimentos

o Diretor Geral

Francisco Gil



PARECER

A Câmara de Comércio e Indústria de Ponta Delgada após análise do projeto de resolução da representação parlamentar da Iniciativa Liberal, que recomenda ao Governo Regional novo paradigma no transporte aéreo entre os Açores, a Madeira e o Continente vem por este meio, tal como solicitado, partilhar o seu entendimento sobre o assunto:

1. Não tem nada a opor em relação à proposta para que as obrigações de serviço público para os serviços aéreos regulares entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira, sejam lançadas por rota, isto é, que sejam lançados concursos públicos internacionais separados para cada uma das rotas de serviço público que serão colocadas no mercado, desde que os cadernos de encargos contemplem as reais necessidades do mercado em termos de frequências semanais, número de lugares e capacidade de carga identificadas aquando da preparação do caderno de encargos;
2. Nos concursos para as rotas do Faial e do Pico, a possibilidade de alternância de destino para o aeroporto da ilha mais próxima por condições atmosféricas adversas, é positiva do ponto de vista comercial, no entanto releva-se que esta possibilidade deverá ser facultativa, na medida em que a sua implementação poderá ter algumas restrições por motivos operacionais. Dependendo da estação IATA ou do mês em questão, o programa operacional das aeronaves e a escala das tripulações, com tempos máximos definidos por lei, poderão não acomodar o tempo necessário para se efetuar a referida alternância de destino, sob pena de comprometer os voos seguintes para outros destinos, criando situações adicionais de irregularidade operacional. Note-se que a decisão de alternância será na maioria das circunstâncias efetuada pelo Comandante quando a aeronave está a chegar ao aeroporto de destino, onde estão todos os passageiros que irão embarcar no voo de regresso dessa aeronave. No pressuposto de uma decisão de alternância todos os passageiros que estão na sala de embarque, já com *check-in* efectuado e bagagem despachada, terão que:
 - a. Recolher as bagagens que entretanto já estarão preparadas para carregar no avião;
 - b. Após todos os passageiros estarem em posse das suas bagagens, terão que ser transportados do aeroporto para o terminal marítimo, em meio de transporte que entretanto a companhia aérea teve que encontrar num curto espaço de tempo;
 - c. No terminal marítimo, não havendo coincidência do horário dos transportes marítimos com a hora de chegada, há a necessidade de fretar um navio para o efeito;
 - d. À chegada à outra ilha é necessário transporte para o aeroporto, efetuar de novo o *check-in*, passar nos postos de *security* e embarcar.

Como se pode constatar o tempo necessário para esta logística poderá ser de algumas horas, o que poderá não ser possível acomodar em termos operacionais.

Assim considera-se que a proposta é meritória no entanto poderá não ser possível de acomodar em termos operacionais sem ter impactos relevantes. Terá que ser analisada caso a caso no âmbito da gestão efectuada pelos Centros de Controlo Operacional (CCO) das companhias aéreas;

3. A proposta no sentido que sejam asseguradas, no mínimo, duas frequências semanais (no Inverno IATA) e três frequências semanais (no Verão IATA), de ida e volta, em dias não consecutivos, nas rotas lançadas a concurso, acabando-se com a possibilidade de algumas das rotas serem servidas por voos combinados com outros destinos, é do ponto de vista de potencial de crescimento interessante para as ilhas envolvidas, no entanto considera-se que esta decisão deve basear-se numa análise assente em factores de sustentabilidade económica tendo em consideração a procura real do mercado em cada uma das rotas. Se é verdade que uma rota circular é menos eficiente do que uma rota ponto-a-ponto é também verdade que em circunstâncias de pouca procura esta solução é um compromisso aceitável do ponto de vista de qualidade de serviço e impacto económico;
4. Por fim considera-se que todas as acções de prospecção de interesse junto das companhias aéreas para operarem as rotas em análise num regime de rota liberalizada deve ser apoiada e reforçada, sendo certo, porém, que a decisão das mesmas assenta na análise de todo o tráfego histórico e respectivo *yield*, o que pela natureza das rotas em questão não é desde logo favorável. A Câmara de Comércio e Indústria de Ponta Delgada apesar de apoiar esta iniciativa considera que se deve ir mais longe através da criação de um mecanismo efectivo de apoio aos operadores aéreos com o objectivo de captação de novas rotas e novos operadores, e que desde logo deveria ser utilizado nestas rotas.

Um sistema de incentivos para apoios a campanhas de marketing no âmbito da abertura de novas rotas ou mesmo na captação de novos operadores para rotas existentes tem em nosso entender as seguintes vantagens:

- a. Captação de operadores aéreos que sem apoio ao investimento em marketing não estariam disponíveis para operarem as rotas em questão;
- b. O investimento em marketing tem desde logo um impacto ao nível da notoriedade da ilha em questão, com efeito a curto-prazo de aumento de fluxos de passageiros (nacionais e internacionais) e a médio-prazo consolidando a notoriedade da marca de acordo com a estratégia de promoção do Destino Açores;
- c. Efeito de alavancagem em termos de interesse de novos operadores na medida em que a informação histórica do numero de passageiros (referência utilizada pelos operadores na decisão de novas rotas) passa a ser consideravelmente superior motivando-os na decisão;

7

- d. O sistema de incentivos para além de ter impacto direto e imediato, é ele próprio uma ferramenta de estímulo ao interesse de novos operadores num círculo virtuoso de aumento de serviço e capacidade aérea, pois a motivação do sistema de incentivos não é de pagar para os operadores aéreos efetuarem o serviço, mas sim o de estimular a procura pelas ilhas e aumentar a notoriedade a médio e longo prazo;
- e. Trata-se de uma ferramenta estratégica, estruturante e de futuro!

A Câmara de Comércio e Indústria de Ponta Delgada está ao Vosso dispor para qualquer esclarecimento considerado útil e relevante no âmbito deste projeto de resolução.



Exmo. Senhor
Presidente do Conselho da
Comissão Especializada Permanente de
Economia da Assembleia Legislativa da
Região Autónoma dos Açores
Dr. º José Manuel Gregório de Ávila

N/ REF.ª: 2538-2023/VCA/DRE/DRT

ASSUNTO: Pedido de parecer no âmbito do Projeto de Resolução N.º 157/XII – “Recomenda ao Governo Regional novo paradigma no transporte aéreo entre os Açores, a Madeira e o continente”.

1. Acusa-se a receção do ofício ref.ª n.º S/1746/2023, datado de 27 de junho de 2023, através do qual foi solicitado o parecer desta Autoridade ao projeto de resolução n.º 157/XII – “Recomenda ao Governo Regional novo paradigma no transporte aéreo entre os Açores, a Madeira e o Continente”, apresentado pela Iniciativa Liberal.
2. Como é do conhecimento de V. Ex.ª o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade, regula a possibilidade de os Estados-Membros imporem OSP, no que se refere aos serviços aéreos regulares, entre um aeroporto da União Europeia e um aeroporto que sirva uma região periférica ou em desenvolvimento do seu território ou numa rota de fraca densidade de tráfego para qualquer aeroporto do seu território, se a rota em causa for considerada vital para o desenvolvimento económico e social da região que serve.
3. Esta obrigação apenas pode ser imposta, na medida do necessário, para assegurar, numa determinada rota, a prestação de serviços aéreos regulares mínimos que satisfaçam normas estabelecidas de continuidade, regularidade, fixação de preços e capacidades mínimas, que as transportadoras aéreas não respeitariam se atendessem apenas aos seus interesses comerciais.
4. O Estado português tem vindo a fixar OSP para as regiões periféricas ou em desenvolvimento, nas rotas aéreas de fraca densidade de tráfego e nas rotas aéreas em desenvolvimento, constituindo os serviços de transporte aéreo um importante fator de crescimento económico e social para aquelas regiões.
5. Estipula, ainda, o artigo 16.º do supramencionado regulamento o seguinte:
 - a. No ponto (8.) que “*Quando tiver sido imposta uma obrigação de serviço público em conformidade com os n. (os) 1 e 2, **todas as outras transportadoras aéreas comunitárias devem poder ser autorizadas em qualquer altura a iniciar serviços aéreos regulares que cumpram todos os requisitos de obrigação de serviço público, incluindo o período de exploração que possa ser exigido nos termos do n.º 2.***”



- b. No ponto (9.) *“Não obstante o n.º 8, se nenhuma transportadora aérea comunitária tiver dado início ou puder provar que está prestes a dar início à prestação de serviços aéreos regulares sustentáveis numa rota de acordo com as obrigações de serviço público impostas a essa mesma rota, o Estado-Membro pode limitar o acesso aos serviços aéreos regulares nessa rota a uma só transportadora aérea comunitária por um período não superior a quatro anos, no termo do qual a situação deve ser revista”*.
 - c. No ponto (10.) *“O direito de explorar os serviços referidos no n.º 9 é conferido por concurso público nos termos do artigo 17.º, efetuado quer para uma quer, quando tal for indispensável por motivos de eficácia operacional, para um grupo de rotas, a qualquer transportadora aérea comunitária autorizada a explorar esses serviços aéreos. Por razões de eficácia administrativa, um Estado-Membro pode emitir um convite à apresentação de propostas único que abranja várias rotas.”*
6. Perante o exposto, apresentam-se os seguintes considerandos:
- a. Quando o Estado decide fixar OSP para determinada rota ou conjunto de rotas e tal como previsto no ponto 8 do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro, qualquer transportadora aérea da União Europeia pode apresentar o seu interesse em iniciar a operação de serviços aéreos regulares, para as quais foram fixadas OSP, desde que respeite todos os requisitos impostos. A este propósito informa-se que não foi demonstrado tal interesse por nenhuma transportadora.
 - b. Efetivamente, no que diz respeito à recomendação da Iniciativa Liberal relativa à possibilidade de promoção turística e de captação de mais transportadoras aéreas para estas rotas até à imposição de novas OSP, importa sublinhar que, nos termos do disposto na Comunicação da Comissão (2015/C 27/04), em 25 de março de 2015, as transportadoras aéreas que pretendam explorar as atuais rotas objeto de OSP deverão apresentar um programa de exploração dessas rotas durante duas estações IATA consecutivas, de acordo com as obrigações impostas. Por outras palavras, este mercado está aberto a todas as transportadoras aéreas da União Europeia que o pretendam explorar, tendo a ANAC que assegurar que os programas de exploração dessas transportadoras cumprem conjuntamente com as OSP impostas.
 - c. As rotas não liberalizadas entre o continente e a RAA e entre esta e a RAM, portanto sujeitas a OSP, foram exploradas no âmbito de vários modelos de subsidiação ao longo dos últimos anos, porquanto as mesmas, ao contrário das ligações às *gateways* de Ponta Delgada e da Terceira, sempre se revelaram *per se* deficitárias. Acresce que, neste contexto, e desde 2015, nenhuma transportadora aérea, para além da SATA Internacional, manifestou interesse em explorar qualquer uma das rotas ou conjunto de rotas, nos termos das OSP fixadas.
 - d. Em face do exposto, entendeu o Governo fixar novas OSP e lançar um concurso para o conjunto das rotas, perspetivando desta forma que a exploração das mesmas em conjunto possa potenciar sinergias de escala e, conseqüentemente, melhorar a sustentabilidade da sua exploração.



- e. Para o efeito, o então Secretário de Estado das Infraestruturas (SEI) solicitou à ANAC, atendendo às suas atribuições referentes ao estabelecimento de OSP e com vista à abertura do concurso público internacional relativo aos serviços aéreos regulares, nas rotas não liberalizadas, entre o continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira, a coadjuvação, em particular na definição das OSP a fixar, tendo em conta orientações e pressupostos base transmitidos.
- f. Por último, atento ao referido no parágrafo anterior, e considerando as propostas da Iniciativa Liberal, informa-se V. Exa. que a imposição de obrigações de serviço público aos serviços aéreos regulares entre o continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira decorre de decisão política da competência de S. Ex^a O Ministro das Infraestruturas, tendo a ANAC procedido ao envio da proposta de OSP referida no ponto anterior e demais expediente no final de março de 2023.

Com os melhores cumprimentos,

A Presidente do Conselho de Administração

Tânia Cardoso Simões

Parecer sobre o Projeto de Resolução n.º 157/XII - "Recomenda ao Governo Regional novo paradigma no transporte aéreo entre os Açores, a Madeira e o Continente"

Em resposta ao pedido emanado pela Comissão Especializada Permanente de Economia da ALRAA, respeitante ao Projeto de Resolução n.º 157/XII, o Grupo "Aeroporto do Pico" (GAPix) emite o seguinte parecer:

[Ponto 1 do Projeto de Resolução em apreço]

O GAPix também partilha da necessidade de alargar a qualidade do serviço prestado aos Açorianos e aos passageiros, em particular àqueles que têm como destino a ilha do Pico provenientes do exterior da Região Autónoma dos Açores (RAA), ou vice-versa.

Nesse sentido, as Obrigações de Serviço Público (OSP) têm sido um importante instrumento, desde 2005, para garantir ligações aéreas regulares entre a ilha do Pico e o exterior da RAA, nomeadamente com a capital portuguesa, permitindo assim que residentes, estudantes, doentes, turistas e emigrantes, entre outros, possam chegar ao seu destino de forma mais eficaz.

Mais concretamente, entendeu-se em 2005, e bem, que as OSP eram a forma de garantir que a rota Lisboa/Pico/Lisboa era operada de forma regular, sem estar sujeita às leis do mercado que provavelmente a tornariam numa rota do tipo charter. Nessa altura, de forma adaptar a expectável procura à oferta, a rota Lisboa/Pico/Lisboa não só operava apenas uma vez por semana, bem como era combinada com a rota Lisboa/Terceira/Lisboa. Com o passar do tempo, a rota Lisboa/Pico/Lisboa consolidou-se, destacando-se os seguintes momentos-chave:

- 2005 (20 de abril) — a TAP efetua o primeiro voo entre a capital portuguesa e a ilha montanha, inaugurando assim a rota Lisboa/Pico/Terceira/Lisboa, contando a mesma com uma ligação semanal.
- 2007 — a rota Lisboa/Pico/Terceira/Lisboa passa a ter duas frequências semanais nos meses de julho e agosto.
- 2013 — a ligação entre Lisboa e o Pico passa a ser direta em ambos os sentidos (sem escala na ilha Terceira) de junho a setembro (situação igualmente aplicável à segunda frequência semanal, existente durante os meses de julho e agosto).

- 2015 (30 de abril) — a SATA substituiu a TAP nas ligações aéreas entre a capital portuguesa e a ilha montanha, efetuando nesta data o seu primeiro voo da rota Lisboa/Pico/Terceira/Lisboa, a qual passa a contar com duas frequências semanais (mínimo) durante todo o ano.
- 2015 — as ligações entre Lisboa e o Pico passam a ser diretas em ambos os sentidos (sem escala na ilha Terceira) em julho e agosto, sendo que algumas semanas destes meses são contempladas com três frequências semanais.
- 2016 — a rota Lisboa/Pico/Lisboa passa a contar, de maio a setembro, com três ligações semanais, sendo que todas elas são diretas em ambos os sentidos.
- 2017 — a maioria dos voos entre Lisboa e o Pico efetuados durante o inverno passam a ser diretos em ambos os sentidos (sem escala na ilha Terceira), bem como passam a existir três frequências semanais de abril a outubro.
- 2018 — todos os voos Lisboa/Pico/Lisboa passam a ser diretos em ambos os sentidos, além da realização de quatro rotações semanais nos meses de junho, julho e agosto.
- 2019 — a quarta rotação semanal do verão é alargada ao mês de setembro.
- 2021 — passa a haver uma quinta rotação semanal durante o mês de agosto, resultando em duas frequências semanais durante o inverno [algumas ligações foram suprimidas devido à pandemia de COVID-19], duas ligações por semana em abril e maio [e não três também devido à pandemia], três ligações em outubro, quatro rotações semanais nos meses de junho, julho e setembro, e cinco frequências por semana em agosto.
- 2022 — a quarta rotação semanal é alargada a todo o Verão IATA (de abril a outubro) e quinta rotação é alargada (para além de agosto) aos meses junho, julho e setembro.

Em suma, desde 2015 que a rota Lisboa/Pico/Lisboa é contemplada com duas frequências semanais no Inverno IATA, desde 2017 que esta rota é contemplada com três frequências semanais no Verão IATA, e desde 2018 que todos os voos da rota Lisboa/Pico/Lisboa deixaram de ser combinados com voos da rota Lisboa/Terceira/Lisboa.

Por outro lado, as atuais OSP têm, de forma resumida, as seguintes condições:

- Na rota Lisboa/Pico/Lisboa, são exigidas duas frequências semanais durante todo o ano, de 5.^a a 2.^a feira, em dias distintos, podendo ser combinada com a Lisboa/Terceira/Lisboa;
- No caso da ligação Lisboa/Pico/Lisboa ser cancelada por condições atmosféricas adversas, as transportadoras poderão, caso assim o entendam, alterar o destino do voo para a ilha mais próxima, desde que assegurem o pagamento da ligação marítima entre a ilha de destino e aquela para a qual o voo estava inicialmente programado;

- A ligação Lisboa/Pico/Lisboa deve ser garantida através de aparelhos turborreatores, com uma capacidade mínima de 90 lugares;
- A existência de tarifas especiais para residentes e estudantes, com limite máximo de preço;
- A existência de capacidades globais mínimas de lugares (para o Inverno IATA e para o Verão IATA);
- As transportadoras aéreas são obrigadas a aceitar a carga e correio de e para qualquer ilha dos Açores, consoante a capacidade oferecida e de acordo com tarifas pré-definidas.

Atendendo ao desiderato de alargar a qualidade do serviço prestado aos Açorianos e aos passageiros, o GAPix entende, antes mesmo de se analisar o lançamento de rotas OSP individualmente, que a ligação Lisboa/Pico/Lisboa sairia beneficiada e seria mais atrativa se as respetivas OSP associadas fossem ajustadas da seguinte forma:

- A ligação Lisboa/Pico/Lisboa deve ser garantida através de aparelhos turborreatores, com uma capacidade mínima de 70 lugares — isto permitiria o acesso de outras aeronaves, como é exemplo o Embraer E-170, que poderiam até levar a que o número de frequências oferecidas fosse mais elevado;
- Devem ser extintas as tarifas especiais para residentes e estudantes, deixando de haver limite máximo de preço — isto permitiria às transportadoras aéreas venderem os lugares a bordo sem especificidades, com poupanças de custos para as transportadoras, ao mesmo tempo que fica salvaguardado a mobilidade de residentes e estudantes através do Subsídio Social de Mobilidade (à semelhança do que acontece com as rotas liberalizadas existentes na RAA);
- Deve ser extinta a obrigatoriedade de aceitar carga e correio de e para qualquer ilha dos Açores — isto permitiria às transportadoras aéreas se focarem no transporte de passageiros, com igual poupança de custos para as transportadoras — naturalmente, a carga e correio de/para a RAA, em especial com origem/destino a ilha do Pico teria de ser acautelada através de mecanismos similares aos que permitem que a carga e o correio saia/chegue das ilhas com rotas liberalizadas (notavelmente São Miguel e Terceira).

Estes pequenos ajustes não comprometem a mobilidade dos passageiros, ao mesmo tempo que desonera as transportadoras aéreas, permitindo igualmente poupanças nas indemnizações compensatórias associadas às futuras OSP.

Relativamente ao lançamento da rota Lisboa/Pico/Lisboa como uma OSP individual, embora se pudesse supor uma eventual vantagem para as transportadoras aéreas por não terem de considerar outras rotas sujeitas a OSP, o GAPix não está em posse de todas as variáveis para poder emitir um parecer num determinado sentido.

Em todo o caso, pode-se adotar um sistema misto, onde os concorrentes apresentam duas propostas, uma conjunta e outra por rota, escolhendo o decisor a forma mais vantajosa, ou seja, ou uma das propostas globais, ou a junção de várias propostas individuais, salvaguardando que todas as gateways são servidas.

Adicionalmente, sugere-se que o lançamento das OSP, seja individual por rota ou não, possa incluir a possibilidade de várias companhias concorrerem em grupo, i.e., poderem dividir entre si as OSP (incluindo dentro de determinada rota).

[Ponto 2 do Projeto de Resolução em apreço]

O GAPix entende que constrangimentos em dias de condições atmosféricas adversas, para quem pretende chegar/sair da ilha do Pico por via aérea, conseguem ser mitigados com o recurso às ilhas vizinhas mais próximas, sendo que isso deve mantido nas futuras OSP, eventualmente até alargando-se às OSP dos voos interilhas.

Assim, recomenda-se que se mantenha a redação atual das OSP, sejam estas lançadas individualmente por rota ou não, ou seja:

- No caso da ligação Lisboa/Pico/Lisboa ser cancelada por condições atmosféricas adversas, as transportadoras poderão, caso assim o entendam, alterar o destino do voo para a ilha mais próxima, desde que assegurem o pagamento da ligação marítima entre a ilha de destino e aquela para a qual o voo estava inicialmente programado.

[Ponto 3 do Projeto de Resolução em apreço]

O GAPix está de acordo com a recomendação de que, na rota Lisboa/Pico/Lisboa, sejam asseguradas, no mínimo, duas frequências semanais (no Inverno IATA) e três a quatro frequências semanais (no Verão IATA), de ida e volta, em dias não consecutivos, acabando-se com a possibilidade de voos combinados com outros destinos.

Em particular, esta situação já tem lugar na prática, na sua plenitude, desde 2018, como explicitado acima.

Não obstante, sugere-se que seja salvaguardado que pelo menos uma ligação na rota Lisboa/Pico/Lisboa tenha lugar durante o fim de semana.

Além disso, recomenda-se que o número mínimo de oferta de lugares indicado nas OSP na rota Lisboa/Pico/Lisboa seja consentâneo com as frequências semanais supramencionadas e uma

capacidade mínima de 70 lugares por aeronave, no que resulta em, pelo menos, 5.600 lugares no Inverno IATA e 13.440 lugares no Verão IATA. Também deve ser tido em conta o histórico de procura dos últimos dois anos - vide anexo.

Assim, a rota Lisboa/Pico/Lisboa deveria ter como mínimos de OSP os seguintes:

Rota OSP	Mínimo de frequências semanais (INVERNO IATA)	Mínimo de oferta de lugares (INVERNO IATA)	Mínimo de frequências semanais (VERÃO IATA)	Mínimo de oferta de lugares (VERÃO IATA)
Lisboa – Pico – Lisboa	2	<u>6.500</u>	4	<u>18.000</u>

[Ponto 4 do Projeto de Resolução em apreço]

O GAPix entende que a gateway da ilha do Pico ainda não alcançou todo o seu potencial de atratividade para as diferentes companhias aéreas, não por inexistência de procura pelo destino Pico, mas sim devido a condicionalismos ao nível da operacionalidade dos aviões, os quais tornam este aeroporto não só menos atrativo, mas também mais propenso a que existam cancelamentos de voos.

Por um lado, e devido ao atual comprimento da pista, as aeronaves das famílias Airbus A320 e Boeing 737, aviões estes que são os mais utilizados mundialmente nas operações de médio curso, não conseguem descolar com o peso máximo permitido, o que implica o transporte de menos carga e/ou redução no alcance (menos combustível). Por outro lado, existem algumas (mas não tão raras) condições meteorológicas que inviabilizam muitas aterragens, dando origem impreterivelmente a cancelamentos.

Nunca é demais recordar que um qualquer voo cancelado não só causa transtorno aos passageiros e à respetiva companhia aérea (os quais têm que reprogramar toda a sua agenda), como também um cancelamento causa prejuízo à entidade gestora do aeroporto, a qual deixa de receber as taxas aeroportuárias devidas. Assim, é benéfico para todos (passageiros, companhias aéreas e gestão do aeroporto) que se diminua a probabilidade de cancelamentos de voos devido às condições de operacionalidade num aeroporto.

No caso particular do Aeroporto da ilha do Pico, saliente-se o seguinte:

i) A grande maioria dos passageiros que utilizam esta infraestrutura aeroportuária são açorianos;

ii) De todas as infraestruturas aeroportuárias existentes nos Açores, apenas quatro (Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo) são totalmente geridas, exploradas e desenvolvidas pela Região, sendo que o Aeroporto da ilha do Pico é, de entre estes quatro, aquele com maiores infraestruturas e com maior movimento de passageiros — por outras palavras, o Aeroporto da ilha do Pico é a maior infraestrutura aeroportuária totalmente açoriana.

Com base nos elementos enumerados anteriormente, é fácil deduzir que um qualquer voo cancelado para o Aeroporto da ilha do Pico causa, direta ou indiretamente, um prejuízo a qualquer açoriano! Por outro lado, tirar o máximo proveito desta estrutura aeroportuária é, direta ou indiretamente, benéfico para todos os açorianos!

Com base no conhecimento adquirido e partilhado pelo GAPix ao longo dos últimos anos, conclui-se objetivamente que será uma mais valia aumentar o comprimento da pista de forma assegurar a operação sem limitações de "payload" para as aeronaves das famílias Airbus A320 e Boeing 737 — designadamente, uma extensão da pista de modo a obter um comprimento de pista à descolagem (TORA) de 2.345 metros, mais cerca de 700 metros do que a pista atual.

Só depois desta intervenção, o Aeroporto da ilha do Pico estará devidamente capacitado para receber mais voos, de mais companhias aéreas, provenientes até de mais locais do que os atualmente existentes, aumentando igualmente o potencial para a sua liberalização total no que se refere às rotas para o exterior da RAA.

Notas sobre as OSP:

OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO DO TRANSPORTE AÉREO ENTRE LISBOA E AÇORES – PICO, FAIAL E SANTA MARIA

Desde 2015 e até 2022 (excluindo período de 2020 e 2021 devido à pandemia do covid-19), todas as rotas OSP tiveram um crescimento assinalável no número de passageiros movimentados (Santa Maria + 25%, Pico + 64%, Faial + 16%). A rota do Pico foi aliás a que mais cresceu nesse período entre o Continente e os Açores (incluindo rotas liberalizadas). As três *Gateways* OSP garantem maior coesão territorial e com as rotações com Lisboa libertaram, em 2022, cerca de 731 rotações inter-ilhas (SATA Air Açores), garantindo assim indiretamente, por disponibilidade de frota da SATA Air Açores, melhores ligações para as outras ilhas sem ligações com Lisboa (Corvo, Flores, São Jorge e Graciosa).

Recorrendo a dados mais recentes do Serviço Regional de Estatística dos Açores (SREA), verificou-se a seguinte procura por rota OSP no Inverno IATA 2022-2023 (de Novembro a Março), em relação à oferta mínima de lugares definida:

Rota OSP	Mínimo de oferta de lugares por rota	Passageiros Transportados Inverno IATA 2022-2023	
		Passageiros	Rotações Semanais
Lisboa – S. Maria – Lisboa	5.500	7.461*	2 Rotações Semanais
Lisboa – Pico – Lisboa	5.500	9.156	2 Rotações Semanais
Lisboa – Faial – Lisboa	28.000	23.667	4 Rotações Semanais

*4.357 + 2.924 passageiros em trânsito de/para São Miguel

Salta à primeira vista que, na rota Lisboa – Faial – Lisboa, as OSP exigem mais lugares do que a procura real. Na prática, as OSP exigem três rotações semanais, mas para cumprir a meta dos 28.000 lugares, a Azores Airlines tem de realizar 4 rotações. Na rota Lisboa – S. Maria – Lisboa, por ser na realidade uma rota circular (Lisboa – S. Maria – S. Miguel – Lisboa), o número de passageiros com destino a Santa Maria está abaixo da oferta mínima de lugares. Na rota Lisboa – Pico – Lisboa, a oferta de lugares definida pelas OSP é inferior à procura.

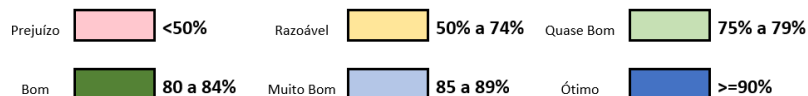
A título de curiosidade, os 4.333 lugares não preenchidos na rota do Faial no Inverno IATA de 2022 equivalem a 13 rotações da Azores Airlines com o avião vazio. As OSP não permitem à concessionária cancelar voos que estejam com pouca ocupação ou mesmo vazio (ou seja por razões comerciais), já que no Inverno IATA a Azores Airlines cumpre as rotações mínimas definidas em OSP.

Em relação ao Verão IATA 2019 e 2022 (de Abril a Outubro), e recorrendo novamente ao dados do SREA, segue-se o comparativo da oferta mínima de lugares (naturalmente superior em relação ao Inverno IATA) com a procura verificada:

Rota OSP	Mínimo de oferta de lugares por rota	Passageiros Transportados			
		Verão 2019		Verão 2022	
Lisboa – S. Maria – Lisboa	9.500	10.652	2 Rotações Semanais	9.587	2 Rotações Semanais
Lisboa – Pico – Lisboa	9.500	29.650	3 a 4 Rotações Semanais	37.247	4 a 5 Rotações Semanais
Lisboa – Faial – Lisboa	60.000	69.054	7 a 10 Rotações Semanais	70.129	7 a 10 Rotações Semanais

Tanto em 2019 (pré-pandemia) e em 2022 (pós-pandemia), o número de lugares definidos em OSP foi excedido em todas as rotas, verificando-se que **a oferta de lugares exigida está altamente desajustada na rota Lisboa – Pico – Lisboa** (Em 2022 - Oferta Mínimos: 9500 VS Passageiros transportados: 37.247).

Segue agora uma análise global mensal das taxas de ocupação anuais das três rotas em 2019 e 2022 e legenda.



Lisboa – S. Maria – Lisboa (Ano 2019):

LIS / SMA / LIS 2019	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
Passageiros Trans.	706	1 027	815	1 019	1 019	1 500	1 657	2 518	1 813	1 126	721	879	14 800
Trânsitos S. Miguel	265	348	706	551	543	118	204	0	122	622	883	1 081	5 443
Lug. Oferecidos	2 640	2 310	2 970	3 300	3 960	2 970	2 640	2 970	3 630	2 970	2 970	2 640	35 970
Ocupação	37%	60%	51%	48%	39%	54%	70%	85%	53%	59%	54%	74%	56%
Lugares Vazios	1 669	935	1 449	1 730	2 398	1 352	779	452	1 695	1 222	1 366	680	15 727
% Vazios	63%	40%	49%	52%	61%	46%	30%	15%	47%	41%	46%	26%	44%
Totais voos	8	7	9	10	12	9	8	9	11	9	8	8	108

Número de voos realizado: 108 / Número equivalente de "voos vazios": 82

Lisboa – S. Maria – Lisboa (Ano 2022):

LIS / SMA / LIS 2022	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
Passageiros Trans.	430	320	490	636	790	1 461	1 933	1 738	1 925	1 114	969	1 045	12 851
Trânsitos S. Miguel	6	0	3	0	169	163	6	0	70	622	408	795	2 242
Lug. Oferecidos	2 310	1 320	1 980	2 640	2 970	3 300	2 970	2 640	2 970	2 970	2 640	2 970	31 680
Ocupação	19%	24%	25%	24%	32%	49%	65%	66%	67%	58%	52%	62%	48%
Lugares Vazios	1 874	1 000	1 487	2 004	2 011	1 676	1 031	902	975	1 234	1 263	1 130	16 587
% Vazios	81%	76%	75%	76%	68%	51%	35%	34%	33%	42%	48%	38%	52%
Totais voos	7	4	6	8	9	10	9	8	9	9	8	9	96

Número de voos realizado: 96 / Número equivalente de "voos vazios": 50

Lisboa – Pico – Lisboa (Ano 2019):

LIS / PIX / LIS 2019	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
Passageiros Trans.	1 131	681	1 850	3 438	3 284	4 939	4 986	5 369	4 244	3 390	2 031	1 746	37 089
Lug. Oferecidos	1 980	1 320	2 310	4 290	3 960	5 610	5 610	5 940	5 610	3 960	2 640	2 640	45 870
Ocupação	57%	52%	80%	80%	83%	88%	89%	90%	76%	86%	77%	66%	81%
Lugares Vazios	849	639	460	852	676	671	624	571	1 366	570	609	894	8 781
% Vazios	43%	48%	20%	20%	17%	12%	11%	10%	24%	14%	23%	34%	19%
Totais voos	6	4	7	13	12	17	17	18	17	12	8	8	139

Número de voos realizado: 139 / Número equivalente de "voos vazios": 27

Lisboa – Pico – Lisboa (Ano 2022):

LIS / PIX / LIS 2022	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
Passageiros Trans.	1 661	1 482	2 018	3 685	4 653	5 946	5 765	7 229	5 006	4 963	1 792	1 733	45 933
Lug. Oferecidos	3 630	2 640	2 970	4 950	6 600	6 600	6 600	7 590	5 940	5 940	2 310	1 980	57 750
Ocupação	46%	56%	68%	74%	71%	90%	87%	95%	84%	84%	78%	88%	80%
Lugares Vazios	1 969	1 158	952	1 265	1 947	654	835	361	934	977	518	247	11 817
% Vazios	54%	44%	32%	26%	30%	10%	13%	5%	16%	16%	22%	12%	20%
Totais voos	11	8	9	15	20	20	20	23	18	18	7	6	175

Número de voos realizado: 175 / Número equivalente de "voos vazios": 35

Lisboa – Faial – Lisboa (Ano 2019):

LIS / HOR / LIS 2019	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
Passageiros Trans.	3 948	3 408	4 835	7 627	8 354	9 787	12 857	13 147	9 468	7 814	4 568	4 701	90 514
Lug. Oferecidos	5 940	5 610	6 600	9 570	9 900	11 550	14 850	14 520	12 540	9 240	5 940	6 600	112 860
Ocupação	66%	61%	73%	80%	84%	85%	87%	91%	76%	85%	77%	71%	80%
Lugares Vazios	1 992	2 202	1 765	1 943	1 546	1 763	1 993	1 373	3 072	1 426	1 372	1 899	22 346
% Vazios	34%	39%	27%	20%	16%	15%	13%	9%	24%	15%	23%	29%	20%
Totais voos	18	17	20	29	30	35	45	44	38	28	18	20	342

Número de voos realizado: 342 / Número equivalente de “voos vazios”: 68

Lisboa – Faial – Lisboa (Ano 2022):

LIS / HOR / LIS 2022	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
Passageiros Trans.	2 604	2 209	4 016	8 004	7 401	10 659	12 316	12 875	10 939	7 935	4 975	4 543	88 476
Lug. Oferecidos	5 280	3 960	5 610	10 890	10 560	13 200	15 510	14 850	14 190	9 570	6 270	5 940	115 830
Ocupação	49%	56%	72%	73%	70%	81%	79%	87%	77%	83%	79%	76%	76%
Lugares Vazios	2 676	1 751	1 594	2 886	3 159	2 541	3 194	1 975	3 251	1 635	1 295	1 397	27 354
% Vazios	51%	44%	28%	27%	30%	19%	21%	13%	23%	17%	21%	24%	24%
Totais voos	16	12	17	33	32	40	47	45	43	29	19	18	351

Número de voos realizado: 351 / Número equivalente de “voos vazios”: 82

A tabela que se segue resume a ocupação média das rotas OSP em 2019 (pré-pandemia) e em 2022 (pós-pandemia). Através de resposta a requerimento de deputados do PSD na ALRA em 2017, inclui-se também a tarifa média anual por passageiro no ano de 2017, por rota OSP.

Rota OSP	Tarifa Média Anual por passageiro 2017	Taxa de Ocupação Média 2019	Taxa de Ocupação Média 2022
Lisboa – S. Maria – Lisboa	80€	57%	48%
Lisboa – Pico – Lisboa	95€	81%	80%
Lisboa – Faial – Lisboa	95€	80%	76%

A procura pelas rotas do Pico e Faial é bastante elevada no Verão IATA, média/baixa no Inverno IATA e é relativamente baixa em Santa Maria todo o ano. É sabido que as tarifas são superiores no Verão IATA, mas não chegam para compensar as perdas do Inverno IATA. Para além disso, a tarifa média é muito inferior à praticada nas *Gateways* liberalizadas de São Miguel e Terceira. A companhia aérea tem de aplicar uma tarifa máxima flexível (ida e volta) nas rotas OSP para residentes (máximo 268€) e estudantes (198€). Este mesmo tipo de tarifa equivalente nas rotas liberalizadas (Ponta Delgada-São Miguel e Terceira), nas épocas de maior procura podem ultrapassar os 800€. Assim, a companhia aérea irá receber uma diferença muito maior por passageiro em rotas liberalizadas, logo mais facilmente poderá rentabilizar essas rotas, em comparação com as rotas OSP. Além disso, com a alteração das OSP, em 2015, a companhia aérea concessionada deixou de ser compensada pela operação. Antes, por cada passageiro transportado, a companhia aérea recebia uma compensação entre 86€ e 105€.

Com a criação do subsídio de mobilidade, a diferença entre a tarifa praticada e o valor máximo definido nas OSP para residentes (os conhecidos 134€ para residentes e 99€ para estudantes nas rotas

Açores/Continente) reverte a favor do passageiro via reembolso nos CTT, em vez de reverter para a concessionada. A baixa tarifa média anual por passageiro, em 2017, é explicada também pela conhecida menor procura pelas rotas OSP no Inverno IATA, que obrigam a concessionária a vender bilhetes por preços muito mais baixos, com o objetivo de diminuir o prejuízo dessas rotações deficitárias. Tudo somado, o melhor desempenho financeiro no auge do Verão IATA não chega para compensar os prejuízos no resto do ano.

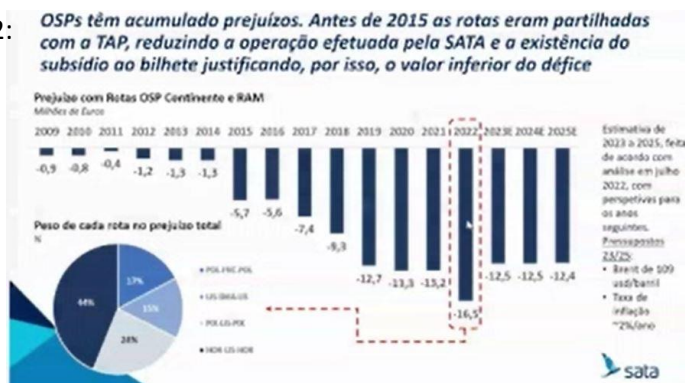
Ainda no que toca à viabilidade das rotas OSP, a Azores Airlines (como concessionada) está atualmente obrigada a cumprir um número mínimo de rotações e lugares a oferecer por rota e por época IATA (demonstrados nas tabelas iniciais), os dias da semana em que as rotações devem ocorrer, a oferta mínima de carga (que não pode ser recusada pela concessionária se houver disponibilidade na aeronave, tendo prioridade sobre a bagagem dos passageiros), o número mínimo de lugares na aeronave (90, o que condiciona os aviões/companhias que podem concorrer a estas rotas),

Outros fatores que inflacionam os custos operacionais nas rotas OSP são (sobretudo nas Gateways do Faial e Pico) os cancelamentos por motivos meteorológicos, sobretudo no Inverno, e no Verão as frequentes limitações operacionais, sobretudo relacionadas com o comprimento das duas pistas, que impedem o Airbus A320 de operar com capacidade máxima de carga, bagagem e combustível. Note-se que o Airbus A320 é a única aeronave da frota da Azores Airlines que pode atualmente operar (com limitações) nas pistas do Faial e Pico, o que impede a Azores Airlines de uniformizar a sua frota com A321.

Recentemente, a atual presidente da SATA, Teresa Gonçalves, divulgou a grandeza do défice de exploração das rotas OSP. As rotas são “altamente deficitárias”, estimando-se prejuízos anuais de 12,5 milhões de euros até 2025. Em 2022 atingiram um “pico” de prejuízo de 16,5 milhões devido aos preços dos combustíveis, a par dos custos da inflação e juros.

Percentagem total do prejuízo por rota em 2022:

1. LIS/Faial/LIS: 44% (-7,26 milhões)
2. LIS/Pico/LIS: 24% (-3,96 milhões)
3. LIS/S.Maria/LIS: 17% (-2,80 milhões)
4. PDL/Funchal/PDL: 15% (-2,48 milhões)



É possível fazer os necessários ajustes às OSP tendo em conta a procura real de cada rota. Para isso, o Governo da República deverá compensar devidamente a companhia aérea concessionada pelos Serviços Públicos que presta, o que não acontece desde 2015 nestas rotas, podendo começar por eliminar o teto tarifário existente nas rotas OSP. Também consideramos que deve ser introduzida nas OSP alguma flexibilidade comercial permitindo à concessionária cancelar um determinado número de rotações em que a procura é muito baixa, mesmo que isso implique ficar abaixo do número mínimo de rotações semanais. Nesse caso, deve ser assegurado o reencaminhamento dos passageiros por outras Gateways da Região num prazo inferior a 24 horas e com o menor constrangimento possível em tempo total de

ligação. O Governo da República deve salvaguardar nas OSP a possibilidade de suspender as mesmas em casos extremos (como a situação de pandemia que foi vivida).

Pelo exposto acima, conclui-se pela seguinte proposta de novos mínimos de frequências e lugares:

Rota OSP	Mínimo de frequências semanais (INVERNO IATA)	Mínimo de oferta de lugares (INVERNO IATA)	Mínimo de frequências semanais (VERÃO IATA)	Mínimo de oferta de lugares (VERÃO IATA)
Lisboa – S. Maria – Lisboa	2	<u>6.500</u>	3	<u>13.500</u>
Lisboa – Pico – Lisboa	2	<u>6.500</u>	4	<u>18.000</u>
Lisboa – Faial – Lisboa	3	<u>9.500</u>	5	<u>22.500</u>

GRUPO AEROPORTO DO PICO



ACRA - ASSOCIAÇÃO DOS CONSUMIDORES DA REGIÃO AÇORES

Pessoa Coletiva de Utilidade Pública

(Despacho N.º 1950-2013, publicado na II Série, do Jornal Oficial N.º 216 de 2013-11-07)

NIF: 512075657

v/ ref.

v/ carta

n/ ref.
080/SG/2023

Ponta Delgada,
19-06-23

Parecer quanto ao Projeto de Resolução Recomenda ao Governo novo paradigma no Transporte aéreo entre os Açores, a Madeira e o Continente

A ACRA- Associação de Consumidores da Região Açores vem emitir o seu parecer quanto ao Projeto de Resolução Recomenda ao Governo novo paradigma no Transporte aéreo entre os Açores, a Madeira e o Continente.

Numa época em que se assiste a um aumento do número de passageiros desembarcados na Região é fundamental que haja, por parte do Governo Regional e do Governo da República uma tomada de posição quanto às Obrigações de Serviço Público, na medida em que se consiga assegurar uma qualidade de serviço tanto aos turistas como aos locais.

Nesta senda, achamos que é fundamental que ocorra uma abertura das rotas regularmente a outras companhias, por meio de concursos internacionais, salvaguardando sempre os direitos dos passageiros da Região.

Além disso, afigura-nos essencial que sejam tomadas medidas para que possam ser prestadas ligações aéreas com qualidade e que contribuam para colmatar a ultraperifericidade dos açorianos.

Por fim, consideramos que, em caso de existir mais do que uma companhia a realizar determinadas rota, deve existir uma maior discrepância nível dos horários de partidas. Deste modo, é possível dar aos consumidores uma maior liberdade de escolha quanto aos horários e/ou a companhia aérea a operar.

É esta, salvo melhor, a nossa opinião.

Com os melhores cumprimentos,

Ponta Delgada, 19 de junho de 2023

O Gabinete Jurídico da ACRA


Beatriz Carvalho