

**A SUA EXCELÊNCIA O PRESIDENTE DA  
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO  
AUTÓNOMA DOS AÇORES**

**N/Refª RPIL023/2023**

**PONTA DELGADA, 2023.04.04**

**ASSUNTO: PROJETO DE RESOLUÇÃO RECOMENDA AO GOVERNO REGIONAL NOVO  
PARADIGMA NO TRANSPORTE AÉREO ENTRE OS AÇORES, A MADEIRA E O  
CONTINENTE.**

*Excelência*

A Representação Parlamentar da Iniciativa Liberal, nos termos regimentais aplicáveis, vem pela presente missiva entregar à mesa da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, para efeitos de admissão, o Projeto de Resolução identificado em epígrafe.

A presente iniciativa cumpre os requisitos formais dos projetos e propostas de acordo com o artigo 119.º do Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

Mais se solicita que, ao abrigo dos artigos 146.º e 147.º do Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, a declaração da urgência e dispensa de exame em Comissão da iniciativa em epígrafe, considerando a pertinência contida na exposição de motivos e a necessidade de uma ação rápida para garantir a prossecução dos seus objetivos.

Com os melhores cumprimentos

*Nuno Alberto Barata Almeida E Sousa*

*O Deputado Regional*

*Nuno Alberto Barata Almeida E Sousa*

*Nuno Alberto Barata Almeida E Sousa*

## **PROJETO DE RESOLUÇÃO**

### **RECOMENDA AO GOVERNO REGIONAL NOVO PARADIGMA NO TRANSPORTE AÉREO ENTRE OS AÇORES, A MADEIRA E O CONTINENTE.**

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, lançarem 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.

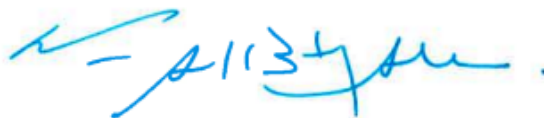
Assim, ao abrigo das disposições estatutárias e regimentais aplicáveis, a Representação Parlamentar do Iniciativa Liberal propõe que a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores recomende ao Governo Regional que:

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.

Açores, 03 de abril de 2023

*O Deputado Regional*

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Nuno Alberto Barata Almeida E Sousa'.

*Nuno Alberto Barata Almeida E Sousa*

