

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 substitui 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.

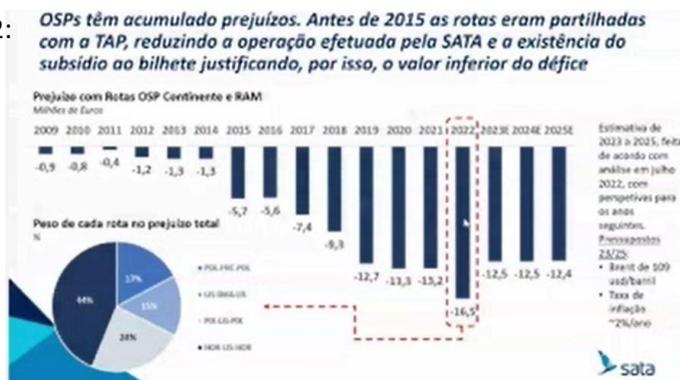
Ainda no que toca à viabilidade das rotas OSP, a Azores Airlines (como concessionada) está atualmente obrigada a cumprir um número mínimo de rotações e lugares a oferecer por rota e por época IATA (demonstrados nas tabelas iniciais), os dias da semana em que as rotações devem ocorrer, a oferta mínima 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