



**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.

---