

Assembleia da República Comitê do Presidente
N.º de Entrada 6479
Classificação 05.01.03
Data 04/09/20



MENCIONE-SE, PUBLIQUE-SE
E EXPEÇA-SE

22/09/04
D. Ant. P. Ch.

REQUERIMENTO n.º 58/IX (3ª) - AC

ASSUNTO : Sobre a qualidade do “serviço público” prestado pela TAP-Air Portugal na Região Autónoma dos Açores.
DESTINATÁRIO : Governo.

A transportadora aérea nacional, TAP-Air Portugal, presta serviço aéreo regular entre o Continente e dois aeroportos da Região Autónoma dos Açores – Terceira e Horta –, na sequência do disposto no Decreto-Lei n.º 138/99, de 23 de Abril, ao abrigo do regime de obrigações de serviço público previsto pelo Regulamento CEE n.º 2408/92, de 23 de Julho, e nos termos de um contrato resultante de um concurso público.

O Decreto-Lei referido *supra* considera que, “para efeitos de fixação de obrigações de serviço público”, é necessário que o Estado tenha em conta “O interesse público” e “A possibilidade de recorrer a outros meios de transporte, com destino, origem ou passagem pelas Regiões Autónomas [...] e a capacidade desses meios para dar resposta às necessidades de transporte em questão” (*cf.* Art.º 4.º, *a*) e *b*), do Decreto-Lei n.º 138/99).

Como é sabido, no momento actual, os serviços aéreos regulares entre os aeroportos de Lisboa e os da Terceira e da Horta são assumidos, em regime de exclusividade e nos termos já invocados, pela TAP-Air Portugal, a que apenas existe a alternativa, indirecta, dos serviços prestados pela SATA Internacional que só opera, em voos regulares, para o aeroporto de Ponta Delgada.

Supõe-se que, na base desta prestação de “serviço público”, e porque não existe qualquer alternativa de transporta aéreo regular entre o Continente e os aeroportos açorianos de Terceira e Horta, esteja a necessidade de salvaguardar o “interesse público”, e a consciência de que não existe outra “possibilidade de recorrer a outros meios de transporte, com destino, origem ou passagem” por estes aeroportos; ou seja, que as populações ou os cidadãos isolados que, normalmente, têm que utilizar os aeroportos de Terceira e Horta para se deslocarem de e para a Região Autónoma dos Açores, se encontram totalmente dependentes dos serviços prestados pela TAP-Air Portugal.

Handwritten: *Handa*
Para o Presidente da Assembleia da República
Chefe de Divisão
Handwritten: *fms*

Por determinação de Sua Excelência
o Presidente da A. R., a' saplen
04.09.22
Handwritten signature

Embora a TAP-Air Portugal tenha vindo a cumprir, sem problemas de maior, as suas obrigações legais e contratuais no que diz respeito às carreiras com origem ou destino nestes aeroportos – avaliação esta que resulta, em grande parte, do carácter pacífico das populações açorianas –, a verdade é que, com demasiada frequência, correm pelos meios de comunicação social locais factos que contrariam a bondade dos serviços prestados pela TAP-Air Portugal no que diz respeito às carreiras que, em regime de exclusividade, operam nos aeroportos açorianos.

Como exemplo, e porque fui testemunha directa e envolvida, darei o caso do voo TP 1825 que no passado dia 17 de Setembro deveria sair do aeroporto de Lisboa com destino à Terceira às 12h05 – e que, de acordo com as informações fornecidas no “sítio” da ANA-Aeroportos de Portugal, só sairia às 22h29 do mesmo dia.

À primeira vista, tratar-se-ia de um – tão infeliz quanto frequente – atraso.

Acontece, porém, que, tendo eu planeado viajar nesse voo para cumprir, em Angra do Heroísmo, determinadas obrigações relacionadas com a minha actividade parlamentar, me apresentei no aeroporto de Lisboa para fazer o “check in” por volta das 11h10, tendo-me sido dados não só o cartão de embarque, como indicações precisas acerca da porta e hora de embarque. No entanto, ao chegar ao “lounge” da TAP, fui informado, primeiro, de que o voo não existia, em seguida, de que ele fora adiado para as 21h00, e finalmente de que houvera uma avaria no avião que o executaria.

Entretanto, no balcão de “check in”, continuavam a ser admitidos passageiros para o voo das 12h05, sem que lhes fosse dada qualquer informação acerca do atraso; e tive oportunidade de encontrar diversos passageiros que se dirigiam para a sala de embarque, sem que lhes tivesse sido dito que o voo estaria atrasado, pelo menos, uma 9 horas.

Como as actividades que eu iria exercer em Angra do Heroísmo estavam marcadas para a tarde desse mesmo dia, optei por desistir do voo e por exigir a anulação do respectivo “check in”. Suponho que muitas outras pessoas que, não tendo alternativas de voo – o voo da SATA Internacional, para Ponta Delgada, estava já completamente cheio –, terão tido prejuízos de várias ordens, que a TAP-Air Portugal não só nunca explicou ou por eles pediu desculpa, como nunca poderá compensar.

Esta situação, que é meramente exemplificativa, revela alguns aspectos preocupantes:

1. A TAP-Air Portugal parece não levar a sério os compromissos que assumiu no que diz respeito à prestação de um serviço público com as características do que foi definido por lei para as ligações aéreas com as Regiões Autónomas, de cujos custos adicionais é, directa ou indirectamente, ressarcida pelo Estado.
2. A TAP-Air Portugal parece considerar como de importância secundária a prestação de serviços para os aeroportos açorianos, porquanto, numa situação de (alegada) avaria do avião destinado a executar determinado voo para os Açores, deixa que os passageiros fiquem a aguardar longas horas no aeroporto (no caso em exemplo, cerca de 10 horas e meia, das 12h05 para as 22h29!), e sem que lhes seja dada qualquer explicação, até que haja um avião disponível, naturalmente já fora de horas.
3. A TAP-Air Portugal revela graves e crónicos problemas de comunicação interna, e com os utentes, cujos prejuízos recaem sobre estes últimos. No caso em exemplo, pergunta-se: Porque é que os passageiros não foram avisados do atraso? Porque é que, menos de uma hora antes da partida do voo, e quando alguns passageiros mais afortunados já sabiam que não haveria voo, os balcões de "check in" da empresa, e o respectivo sistema informático, continuavam a aceitar passageiros, a emitir-lhes cartão de embarque, e a indicar-lhes a porta e a hora de embarque previstos para a situação normal?

Assim,

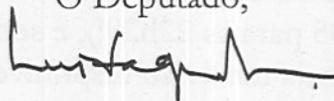
Requeiro, ao abrigo das normas constitucionais e regimentais em vigor, que pelo Ministro que tutela a TAP-Air Portugal sejam prestados os seguintes esclarecimentos: *Niu. 06. PLS. Transp. e Com.*

1. Em que condições a TAP-Air Portugal está a cumprir as suas obrigações legais e contratuais no que diz respeito à prestação, como serviço público com ajudas do Estado, dos serviços aéreos regulares entre o Continente e as Regiões Autónomas, designadamente entre o aeroporto de Lisboa e os da Terceira e da Horta?
2. Qual o tipo de fiscalização exercido pelo Estado para salvaguardar os interesses dos cidadãos nesta matéria, que em caso algum deverão ficar dependentes dos interesses ou das incapacidades da prestadora do serviço, neste caso a TAP-Air Portugal?

3. Que medidas estão previstas para que, em caso de avaria ou de outro problema sério, os cidadãos que estão dependentes da prestação deste serviço sejam avisados com a antecedência mínima necessária para que possam reprogramar as suas vidas, ou, quando daí decorra prejuízo comprovado, por ele sejam compensados?

Palácio de São Bento, em Lisboa, 20 de Setembro de 2004.

O Deputado,



Luiz Fagundes Duarte