



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS
Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares

Ofº nº 29/**MAP** - 7 Janeiro 09

Exma. Senhora
Secretária-Geral da
Assembleia da República
Conselheira Adelina Sá Carvalho

S/referência	S/comunicação de	N/referência	Data
		Registo nº 23	06-01-2009

ASSUNTO: RESPOSTA PERGUNTA N.º 1010/X (3ª) DE 2 DE ABRIL DE 2008, DOS SENHORES DEPUTADOS MELCHIOR MOREIRA E OUTROS (PSD) - CONCURSO DE LIGAÇÃO AÉREA VISEU/LISBOA

Encarrega-me o Senhor Ministro dos Assuntos Parlamentares de enviar cópia do ofício n.º 57 de 6 de Janeiro do Gabinete do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

PełA Chefe do Gabinete

Maria José Ribeiro

SMM



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Exma. Senhora
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o Ministro
dos Assuntos Parlamentares

c/c – Exma. Senhora Chefe do Gabinete de Sua
Excelência o Secretário de Estado Adjunto, das
Obras Públicas e das Comunicações

N/Refª 57/2009
Lisboa, 6 de Janeiro de 2009

Assunto: **PERGUNTA N.º 1010/X/3ª – AC DE 2 DE ABRIL DE 2008 DO SENHOR
DEPUTADO MELCHIOR MOREIRA E OUTROS (PSD) – CONCURSO DE
LIGAÇÃO AÉREA VISEU / LISBOA**

Exma. Senhora,

Com referência ao assunto em epígrafe, e consultada a Secretaria de Estado das Obras Públicas e das Comunicações, encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de dar nota do seguinte:

1. O regime de obrigações de serviço público para regiões periféricas ou em desenvolvimento encontra-se estabelecido no artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008, entrado em vigor em 1 de Novembro de 2008 e que veio revogar, nomeadamente, o Regulamento (CEE) n.º 2408/92, do Conselho, de 23 de Julho de 1992.

De acordo com a referida disposição, um Estado-Membro pode impor uma obrigação de serviço público, no que se refere aos serviços aéreos regulares, entre um aeroporto da Comunidade 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, quando:

- (i) A rota em causa for considerada vital para o desenvolvimento económico e social da região que o aeroporto serve; e,
- (ii) As condições do mercado dos transportes aéreos não assegurem a prestação nessa rota de serviços aéreos regulares mínimos satisfazendo normas estabelecidas de continuidade, regularidade, capacidade mínima e fixação de preços que as



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

transportadoras aéreas não respeitariam se atendessem apenas aos seus interesses comerciais.

No entanto, para efeitos de fixação de obrigações de serviço público, deve ser avaliada a adequação dos serviços aéreos em causa, em conformidade com:

- (i) A proporcionalidade entre a obrigação prevista e as necessidades de desenvolvimento económico da região em questão;
- (ii) A possibilidade de recorrer a outros meios de transporte e a capacidade desses meios para dar resposta às necessidades de transporte em questão;
- (iii) As tarifas aéreas e as condições que podem ser oferecidas aos utentes; e,
- (iv) O efeito combinado de todas as transportadoras aéreas que operam ou tencionam operar na rota.

Tendo em conta a matéria exposta, sobre a adequação dos serviços aéreos regulares para efeitos de fixação de obrigações de serviço público, bem como os pressupostos e os requisitos para a aplicação das mesmas, e como já referido no ponto anterior, não foi comunicado, anteriormente, qualquer interesse ou intenção em estabelecer uma ligação aérea entre Viseu e Lisboa com recurso ao regime de obrigações de serviço público.

2. O lançamento do novo concurso público para a exploração de serviços aéreos regulares entre Lisboa e o Nordeste Transmontano surgiu na sequência de acontecimentos que afectaram a normalidade do cumprimento das obrigações modificadas de serviço público nos serviços aéreos regulares explorados nas rotas Lisboa/Bragança e Bragança/Vila Real/Lisboa – designadamente, a rescisão do contrato de concessão celebrado pelo Estado Português com a ATA – Aerocondor Transportes Aéreos, S.A.

Perante esta situação, e estando em causa a necessidade de se assegurar e garantir as condições de regularidade, continuidade e qualidade da exploração das rotas mencionadas, atento o interesse público subjacente ao acesso àquela região, o Governo Português decidiu proceder à abertura de um novo concurso público internacional com a finalidade de restabelecer e manter, por um período de três anos, a exploração da ligação Lisboa/Vila Real/Bragança/Vila Real/Lisboa.

Nos termos do disposto na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, do Conselho, foi publicado no Jornal Oficial da União Europeia (JO) (2008/C 143/08), de 10 de Junho, a Comunicação da Comissão relativa à imposição de obrigações modificadas de serviço público para os serviços aéreos regulares na referida rota, tendo o respectivo Convite para apresentação de propostas para a exploração dos supramencionados serviços aéreos regulares sido publicado, em 28 de Agosto de 2008, no Jornal Oficial da União Europeia.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

3. Tendo presente o acima exposto, a inclusão de uma escala adicional é impossibilitada por não estar prevista na Comunicação da Comissão.

Será, ainda, de referir que na operação dos serviços aéreos regulares em causa deverão ser respeitadas as condições de operacionalidade dos aeródromos de Bragança e Vila Real, nomeadamente, no que diz respeito à inviabilidade da utilização dos mesmos, durante o período nocturno, sendo o seu horário de serviço, respectivamente, do nascer ao pôr-do-sol e das 07:30 horas (locais) às 20:00 horas (locais) ou pôr-do-sol (o que for primeiro).

Por outro lado, a introdução de mais uma escala nesta operação iria acarretar consequências negativas para os passageiros, conforme se expõe:

- (i) A operação iria tornar-se mais penalizante para os passageiros com vários pontos intermédios, o que implicaria um tempo de viagem mais longo, acrescido do desconforto que várias aterragens e descolagens provocam em qualquer tipo de aeronave, agravado pela utilização de aeronaves turbo hélice no transporte em causa, e consequentemente,
- (ii) Passariam a dispor de menos tempo de permanência no destino, uma vez que, as obrigações de serviço público impostas, através da Comunicação da Comissão supra mencionada, em termos de horários, estipula que a realização das duas frequências diárias de ida e volta a operar de segunda a sexta-feira “Deverão permitir ao passageiro deslocar-se entre Bragança e Lisboa e Vila Real e Lisboa e efectuar uma viagem de ida e volta durante o dia com uma amplitude de pelo menos cinco horas e sete horas no destino, respectivamente no período de Inverno e de Verão.

Com os melhores cumprimentos,

O CHEFE DO GABINETE

Guilherme Dray