



Antonio Simas Santos

Triângulo amordaçado

Como, muito bem, afirma o Presidente da AMT (Associação de Municípios do Triângulo), “as ilhas do triângulo estão no coração do arquipélago e do Atlântico”. Faial, Pico e São Jorge – três ilhas próximas, lado a lado, mas com três gastronomias, três culturas e três paisagens diferentes.

Um destino único dentro dos Açores, que tem vindo a ganhar grande atracção e a tornar-se numa moda, quer a nível nacional quer internacional. Sendo possível visitar as três ilhas, apenas com uma viagem de avião e circular entre elas por preços módicos. No seu conjunto, têm uma área quadrada de 864,72 km² que ultrapassa mesmo a Ilha de São Miguel com 744,6 Km².

O Triângulo é o destino açoriano aonde é possível usufruir, em pleno, a ambiência de arquipélago. Um conjunto de ilhas que consegue absorver a grande procura da época alta sem que se sinta uma pressão demográfica excessiva e que mantém, ainda, um perfil rural tão apreciado por quem nos visita.

Com seis municípios, o triângulo representa um terço dos municípios da região e um terço das nove ilhas dos Açores. Uma realidade geográfica, económica e política de grande relevância na Região, mas que, infelizmente, não tem tido a devida expressão e reconhecimento ao nível da administração regional.

Para isso tem contribuído, sobretudo no passado, o bairrismo que foi sendo “sabidamente” aproveitado, como alibi, para não resolver problemas estruturais desta zona dos Açores. A própria AMT esteve demasiados anos adormecida não tendo desempenhado, como deveria, o seu papel de catalisador do triângulo.

E, assim, se chegou a 2025 com o magno problema das *gateways* do Faial e do Pico, quer ao nível das respectivas estruturas aeroportuárias quer ao nível do número de voos para o exterior em época alta e mesmo, nalguns caos, em época baixa. Criando uma teoria bizarra de aviões mais pequenos em vez de pistas maiores enquanto a SATA Internacional, entretanto, adquire os NEO320 que são, ainda mais, exigentes que os velhinhos A320!

Para não falar na novel teoria da falta de *slots* no aeroporto de Lisboa, mas, simultaneamente, não se querendo admitir, sequer, a alternativa do Porto que, tanto quanto se sabe, não tem esse problema tão crítico de *slots*. Para o triângulo a alternativa Porto seria, indiscutivelmente, uma excelente hipótese quer pela existência da ponta aérea Lisboa-Porto-Lisboa que pela importância do mercado do norte de Portugal e da proximidade da Galiza bem como pelo facto do Porto ter, atualmente, ligações diárias com as principais capitais europeias.

Em 26 de junho de 2019, na cidade da Horta, o Presidente do Governo Regional de então, recebeu, a propósito das acessibilidades ao Triângulo, um conjunto de entidades empresariais das ilhas do Faial, Pico e São Jorge. Pela primeira vez, desde que a ideia do Triângulo nasceu, as entidades representativas dos empresários das três ilhas uniram-se.

Nessa reunião estiveram também presentes os lóbis de defesa dos aeroportos do Faial e Pico, que se apresentaram igualmente unidos na defesa das *gateways* do Triângulo, pugnando pela sua manutenção e pela melhoria das suas condições de operacionalidade.

Foi, então, apresentado um documento, que assumiu o carácter de uma plataforma de entendimento, contendo oito pontos que iam desde a temática do serviço a ilhas sem espaço aéreo liberalizado até à questão dos encaminhamentos e as suas eventuais perversidades sem esquecer a magna questão das ligações marítimas com São Jorge.

É agora, certamente, tempo de consolidar esse momento único de união e criar a **Plataforma 2025** que actualize a de 2019 e promova a indispensável união do triângulo e desmitifique a teoria dos bairrismos que apenas serve todos aqueles que olham de soslaio para o desenvolvimento e consolidação deste destino.

Doutro modo, o Triângulo continuará a ser, como tem sido, amordaçado.



Mário Frota *

Ó suma vilania! Sem pontas soltas, trocar as voltas à garantia...

“Expirada a garantia de um veículo usado, adquirido em Fevereiro de 2022, sobreveio um problema na caixa de velocidades. Mandei-o à marca para reparação. Cinco meses depois, vi-me a braços com a mesma pane. Nova reparação, nova factura, esta de 478€ + IVA.

Disseram-me que por cada uma das reparações há uma garantia de seis meses. Se assim for, fui levado porque a avaria ainda estava na garantia.

Pergunto: há mesmo uma garantia de seis meses nestes casos?”

Ante a factualidade revelada, cumpre emitir opinião:

1. Há patente equívoco quando se alude a uma garantia por reparação de seis meses fora do normal procedimento da compra e venda de consumo.

2. Na compra e venda de consumo, ao accionar-se a garantia, “em caso de reparação, o bem reparado beneficia de um prazo ... adicional de seis meses por cada [uma das] reparações] até ao limite de quatro ...”, devendo o profissional, aquando da entrega do bem reparado, transmitir ao consumidor essa informação.” [DL 84/2021: n.º 4 do artigo 18].

3. Os seis meses adicionais de garantia só se observam nas hipóteses de compra e venda em que ocorra reposição de conformidade mediante reparação do bem, novo, recondicionado ou usado.

4. Não há, por conseguinte, qualquer garantia de seis meses por eventual reparação autónoma fora do quadro da garantia legal.

5. O que há é uma garantia de três anos nas prestações de serviço, já que o regime da compra e venda de consumo se aplica também:

“a) ... aos contratos celebrados para o fornecimento de bens a fabricar ou a produzir;

b) Aos bens fornecidos no âmbito de um contrato de empreitada ou de outra **prestação de serviços**, bem como à locação de bens, com as necessárias adaptações” [DL 84/2021: als. a) e b) do n.º 1 do art.º 3.º].

6. Ora, tratando-se de uma prestação de serviços, a garantia legal da compra e venda é aplicável a qualquer reparação (contanto se trate do ponto específico objecto de intervenção): “O profissional é responsável por qualquer [não] conformidade que se manifeste no prazo de três anos a contar da entrega do bem” [DL 84/2021: al. a) do n.º

1 do art.º 12].

7. A reparação inicial está coberta pela garantia, razão por que intervenção subsequente não é susceptível de pagamento: a reparação é-o «a título gratuito», livre dos custos necessários incorridos para repor os bens em conformidade, nomeadamente o custo de ... transporte, mão-de-obra ou materiais” [DL 84/2021: al. a) do art.º 2.º].

8. Nem sequer o preço pode ser expresso, nas relações jurídicas de consumo, em (478 € + IVA), já que preço “é o preço total em que se incluem todos os impostos, taxas e encargos que [nele se repercutam]”, constituindo contra-ordenação grave uma tal formulação [DL138/90: n.º 6 do art.º 1.º; n.º 1 do art.º 11; DL 9/2021: al. b) do art.º 18].

9. Constitui crime de especulação o exigir-se preço indevido pela reparação: o crime de especulação é passível de pena de prisão de seis meses a três anos e multa não inferior a 100 dias [DL 28/84: art.º 35].

10. Daí que deva exigir da oficina da marca, para além do cumprimento da garantia legal, a devolução do montante indevidamente pago, denunciando à ASAE, órgão de polícia criminal, tais factos para a instrução dos autos.

EM CONCLUSÃO

a. As prestações de serviço - no âmbito das relações jurídicas de consumo - seguem o regime da compra e venda [DL 84/2021: al. b) do art.º 3.º].

b. As prestações de serviço de consumo gozam, por conseguinte, da garantia legal de 3 anos [DL 84/2021: al. a) do n.º 1 do art.º 12].

c. A subsequente reparação está abrangida pela garantia legal, que é gratuita, não sendo devido, pois, qualquer preço [DL 84/2021: al. a) do art.º 2.º].

d. A cobrança de eventual valor configura crime de especulação cuja moldura é de prisão de 6 meses a 3 anos e multa não inferior a 100 dias [DL 28/84: art.º 35].

e. Ainda que fosse devido um preço, a indicação de valor a que acresça o IVA padece de um ilícito de mera ordenação social grave, passível de coima, de acordo com o Regime das Contra-Ordenações em Matéria Económica [DL 138/90: n.º 6 do art.º 1.º, n.º 1 do art.º 11; DL 9/2021: al. b) do art.º 18].

Tal é, salvo melhor juízo, o nosso parecer.