

Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados

Senhores Membros do Governo

A ligação e o relacionamento entre os povos e as comunidades assumem-se historicamente como factor de desenvolvimento civilizacional.

Os transportes, as comunicações, enfim, as acessibilidades sempre se salientaram como vectores de promoção de potencialidades e atenuação de constrangimentos de terras e gentes.

Com a globalização que estreitou o mundo, mais se evidenciou a importância de encurtar distâncias e facilitar deslocações e comunicações.

Hoje, os homens, os bens e as ideias circulam no mundo, com a liberdade que ainda não é de todos, mas com a vontade e a

determinação de que a Terra e os seus domínios é de todos os homens.

Historicamente, os Açores viram o seu desenvolvimento fundado e condicionado pelas ligações internas e com o exterior.

A nossa insularidade patenteia-se como limitação ao inter-relacionamento entre as comunidades, mas, também, se assumiu como potencialidade nos mapas das rotas dos mundos desde a época dos Descobrimentos até á contemporaneidade.

No nosso arquipélago, a dispersão, a localização, a dimensão e as características próprias de cada uma das nossas ilhas constituem as razões para o tratamento que cada uma deve ter e para a ideia de Região que cada Governo deve adoptar.

Nestes pressupostos, a política de transportes aéreos nos Açores deve ser entendida com a essencialidade dos seus fundamentos e com a eficácia dos seus resultados perante as populações das ilhas.

Porém, muitas têm sido as razões de queixa dos açorianos face à política de transportes aéreos do Governo Regional assumida pela SATA, empresa de capitais públicos que deveria estar obrigada a um serviço público que, no entanto, é posto em segundo plano face à outros desígnios.

Aquando da discussão do Programa do actual Governo Regional dos Açores, em Novembro de 2000, nesta tribuna, suscitava tais preocupações afirmando, designadamente:

*“No que respeita aos transportes aéreos, em especial os habitantes do Grupo Central do arquipélago vêm condicionada a sua acção pela forma em como estão definidas as rotas da SATA.*

*(...)*

*De facto, acontece muitas vezes que alguém querendo deslocar-se de uma para outra ilha do Grupo Central, não o possa fazer no dia e hora pretendido sem passar por Ponta Delgada com os necessários e evidentes prejuízos pessoais de tal imposição.*

*(...)*

*Também no mesmo sector, fica a interrogação sobre o fim das viagens regulares entre a Ilha Terceira e Toronto e Boston, em prejuízo das necessidades das populações açorianas e das*

*respectivas Comunidades de Emigrantes, da prática positiva dos últimos anos e, mais uma vez, da própria Geografia que faz com que a Ilha Terceira pudesse assumir, em termos de tráfego aéreo, a função de centralizar as deslocações das demais ilhas do Grupo Central para com as comunidades açorianas na América do Norte”.*

Em tal intervenção evidenciava-se que o Programa de Governo então em discussão não esclarecia as questões referidas.

Finalizava-se esperando que “ *a Geografia volte a ser o que realmente é e os interesses dos açorianos imperem*”.

Na sequência da intervenção e sobre esta matéria resultou o silêncio.

No dia seguinte, o Senhor Secretário Regional da Economia afirmava de forma esclarecedora :

*“informo o Sr. Deputado Clélio Meneses, que as ligações da SATA Internacional com o exterior, obedece ao princípio da rentabilidade económica, ou seja, o Governo está impedido de subsidiar esta empresa”.*

E pronto. Nada mais tinha o Governo a dizer sobre a matéria.

Passaram os dias, os meses e os anos, com reclamações e reivindicações dos agentes económicos, dos agentes políticos, dos emigrantes, enfim, dos açorianos, e a situação continuou a preocupar e a incomodar.

No decurso do 1º Congresso Regional do Turismo, o assunto foi intensamente discutido, sem saídas discursivas para os responsáveis pela situação.

A comunicação social, numa acção arrojada e responsável, tem dado mostras de incómodo pelo tratamento indevido dado pela SATA ao fundamento e objecto da sua acção: os Açorianos.

Finalmente, passado todo este tempo, o P.S. manifesta-se publicamente no sentido daquilo que vinha sendo dito há muito.

Resta perguntar como agora parece que se faz:

Porquê só agora?

Mas porquê só agora?

Meu Deus, mas porquê só agora?

Senhores Deputados, mas porquê só agora?

Arrisco a responder, com o conforto de quem, apesar de parecer muitas vezes só, está acompanhado:

Afinal, havia outros...

Afinal, as nossas reivindicações e perspectivas não estavam assim tão desajustadas da realidade.

E não eram despropositadas as nossas denúncias, porque continua a constatar-se uma série de situações que dando razão às posições tomadas fragilizam a política regional de transportes aéreos na Região.

Sem ser exaustivo, passo a descrever alguns dos aspectos que motivam a contínua conclusão de que a política definida, em especial as rotas seguidas pela SATA, não serve as diferentes ilhas dos Açores, prejudicando os seus habitantes:

Em alguns dias da semana, o último voo de S. Miguel para a Terceira ocorre às 15 horas, quando, como todos sabemos, o Aeroporto das Lajes opera depois do pôr do sol;

O único avião estacionado na Terceira só opera 3 dias por semana, não fazendo viagens para S.Miguel, ao contrário do que já aconteceu, nem vendo comercializados alguns dos seus voos;

A ligação de algumas ilhas dos Açores com o exterior, nomeadamente com o Funchal, Porto e Boston, obriga a que o passageiro tenha de pernoitar em Ponta Delgada, sendo que, os nossos emigrantes na Califórnia, preponderantemente originários do Grupo Central, têm de pernoitar em Boston e noutra ilha dos Açores;

O primeiro voo da SATA Internacional de Toronto para a Terceira está marcada para 1 de Julho, estando as demais ligações da Ilha Terceira com as nossas comunidades de emigrantes confinadas ao período de Verão, ocorrendo, por exemplo, períodos como o Carnaval em que cerca de 85% dos passageiros da SATA eram dirigidos à Terceira, mas tiveram de entrar na Região por outra ilha;

A SATA continua a recusar a realização de voos *charter* regulares da Terceira com os Estados Unidos da América e Canadá;

A limitação de metade do peso da bagagem imposta aos emigrantes dirigidos a 8 ilhas relativamente àqueles que se dirigem a outra, para além do acréscimo das demais despesas da viagem;

Apesar de os agentes de viagens demonstrarem a viabilidade de ligações Terceira/Funchal e Terceira/Porto, a SATA não promove tais operações;

Acresce a tudo o que fica dito, a forma como a SATA se relaciona com os agentes de viagens, assumindo-se como concorrente e não como parceiro numa actividade tão importante para a Região, pondo, assim, em causa o próprio tecido empresarial dos Açores.

Preocupações estas enunciadas há algum tempo por alguns, agora assumidas por outros mais, restando esperar que, de facto, a



realidade geográfica e sociológica que nos identifica seja assumida por aqueles que têm a responsabilidade de se preocupar com os Açorianos das nove e de todas as outras ilhas que fazem com que a açorianidade não seja a mera soma aritmética de quantias e cidadãos, mas um estado de alma, uma maneira de ser, de sentir e de viver, que nos tem distinguido e há-de continuar a valorizar.

Disse.

Horta, Sala das Sessões, 8 de Abril de 2003