

N.º: Gp0225-XI

Proc.º: 30.06.01.05

25.05.01.02

Data: 20.04.2017

Assunto: Debate de Urgência – Transportes – Intervenção inicial

Senhora Presidente;
Senhoras e Senhores Deputados;
Senhoras e Senhores Membros do Governo;

Transportes. A maioria socialista estranhou a abrangência do tema e não percebeu a urgência do debate suscitado pelo CDS-PP.

Nós não percebemos a estranheza! Foi o PS que criou uma abrangente secretaria regional dos transportes e a urgência justifica-se pela capital importância dos transportes para fazer viver uma economia e uma sociedade como a Açoriana.

Mas esta estranheza socialista não é nova. O PS estranhou quando o CDS-PP, em tempos, disse que cobrar uma taxa de combustível aos passageiros nas ligações aéreas de serviço público para o Continente era extorquir os Açorianos. O PS chegou ao ponto de alegar que a proposta do CDS de abolir a taxa YQ levaria a SATA à falência.

Hoje, com o modelo de transporte aéreo híbrido criado e vangloriado pela maioria socialista, a taxa de combustível desapareceu, comprovando-se que o CDS tinha razão quando acusou as companhias de extorquir os Açorianos e que a maioria socialista deixou coniventemente que tal acontecesse.

Mas o PS também estranhou e também disse que o CDS queria levar a SATA à falência quando aqui defendemos a pernoita de um avião da SATA Air Açores no Aeroporto das Lajes. O Secretário Regional da Economia de então apresentou milhões de euros de alegados prejuízos como justificação para chumbar a proposta do CDS.

Hoje, todos os dias, pernoita um avião da SATA na Terceira e a empresa não foi à falência, nem irá, seguramente, por causa desta medida.

Mas gostava também de salientar que foi o CDS que, primeiro, propôs a criação de tarifas promocionais nas ligações aéreas entre as ilhas e dos Açores para o Continente, com propostas aqui feitas e aqui aprovadas, no tempo em que o serviço público cobrava as passagens aéreas mais caras do mundo aos Açorianos.

Como fomos nós que sempre lutamos, defendemos e propusemos a criação de uma segunda ligação aérea direta entre o Pico e Lisboa (hoje uma realidade), bem como o alargamento a todo o ano da ligação Terceira-Porto e criação de uma segunda rotação semanal (hoje uma realidade).

Como também nos orgulhamos de termos conseguido criar uma situação de igualdade de tratamento para os nossos emigrantes no transporte de bagagem entre as viagens da nossa diáspora e as suas ilhas de destino.

**Senhora Presidente;
Senhoras e Senhores Deputados;**

Analisemos então a suposta política de transportes do Governo Regional.

Nos transportes marítimos, a política é a de afundar milhões de euros, pelo que já ninguém acredita nas promessas socialistas. Estão há tantos anos submersas que já se encontram perdidas, quiçá, na “AtlântidaLine”!

Nos transportes aéreos, a estratégia continua nublada.

Comecemos aqui pelo Faial. Em abril passado, véspera de eleições e perante manifestações populares, foi anunciado que a SATA tinha estabelecido uma parceria com a Airbus, no âmbito do projeto RISE/RNP, visando reduzir custos e aumentar a segurança nos voos para o Faial.

Já depois das eleições, o Governo anunciou que, em novembro passado, os três A320 da Azores Airlines teriam o sistema RISE/RNP instalado, assumindo que, em dezembro, se realizariam os voos de ensaio.

Ao que parece este sistema já está instalado nos aviões, mas ainda não está implementado e a funcionar. A pergunta é porquê? O que falta?... Esperar por mais umas eleições?

E porque motivo a frota da SATA Air Açores, a frota DASH, não está também equipada com este sistema?

Relativamente à ampliação da pista do aeroporto da Horta e tendo em conta o estudo revestido de algum ocultismo feito pela Autarquia, pergunto se o Governo o conhece e qual a sua opinião sobre a ampliação da pista deste aeroporto.

Que diligências já fez junto da República? Terá sido por carta?

Noutra frente, em 2015, a SATA apresentou o seu Plano de Negócios para o período 2015-2020.

Do Business Plan do Dr. Parreirão, devidamente certificado com marca do Governo dos Açores, apostava-se na renovação da frota de médio e longo curso (optando-se pelos A330) pretendia-se alienar um DASH Q400 (que era considerado “ocioso” na frota inter-ilhas) e vendeu-se um A320 (que hoje faz uma falta tremenda à companhia para ter capacidade de resposta à procura do mercado açoriano).

Menos de um ano depois, mudou a administração e o primeiro anúncio foi “*alterações ao plano de negócios da SATA*”, destacando-se a mudança de opção dos A330 por A321... mas nada mais!

Afinal, o que quer o Governo? Qual o melhor plano? Qual a melhor frota? Que opinião tem o Governo? Ou vai continuar dizer-nos que não percebe nada de aviões?

É que este Governo deixou que uma administração deitasse ao lixo milhões de euros em estudos até que se chegasse ao A330... agora, com a mesma leviandade com que deitaram ao lixo o primeiro estudo feito sobre a renovação da frota, deitam ao lixo o último estudo e optam pelo A321... Afinal, a estratégia é afundar a empresa? Despenhar SATA?

Depois, temos o transporte de carga aérea, outro logro do novo modelo socialista. Em julho de 2015 foi lançado o primeiro concurso. Ficou deserto! Só um ano e meio depois, em janeiro deste ano, foi lançado segundo concurso – que agora está suspenso. Enquanto isto piorou o transporte de carga aérea e, por exemplo, ao nível dos Correios a situação está caótica. Que novidades existem sobre esta matéria?

Outra matéria que importa esclarecer prende-se com os pagamentos a que o Estado ficou obrigado no âmbito dos encaminhamentos dos passageiros inter-ilhas ao abrigo do novo modelo de transporte aéreo.

Ficou de ser celebrado um protocolo financeiro que regularia o pagamento dos 16 milhões de euros de apoios do Estado às viagens

dos Açorianos de e para o exterior da Região. O protocolo ninguém o conhece. O Estado diz que compete à Região pagar à SATA Air Açores os encaminhamentos e o Presidente da SATA foge às respostas quando as perguntas lhe são colocadas.

Afinal, quem paga os encaminhamentos – o Estado ou a Região? Quanto já foi transferido pela República para pagar encaminhamentos em 2015 e 2016? Quantos encaminhamentos foram realizados pela SATA desde a entrada em vigor do novo modelo? Está ou não a Região a pagar à SATA encaminhamentos de turistas inter-ilhas?

Os Açorianos têm o direito de serem esclarecidos.

Os Açorianos não permitem esse secretismo com o dinheiro dos seus impostos.

Por outro lado, assiste-se a uma espécie de “protecionismo” das entidades públicas regionais, seja do Governo, seja das entidades por si tuteladas, a uma determinada companhia aérea low cost.

A Easyjet – primeira low cost a voar para os Açores e grande interveniente em todo o processo que levou à liberalização das rotas

de São Miguel e Terceira – acaba de anunciar que se vai retirar do mercado, fazendo questão de dizer que nunca recebeu “um cêntimo” pela operação que decidiu realizar para os Açores.

Mas a Easyjet argumenta ainda com outro motivo: falta de equipamentos para poder prestar um bom serviço numa rota que já está bastante concorrida. Então, dentro do espírito do Governo socialista de *“abertura e disponibilidade para potenciar permanentemente a oferta de acessibilidades existentes”* não era de tentar persuadir a Easyjet a voar para outras gateways nos Açores onde a concorrência seja menor, como por exemplo para as ilhas do Faial ou do Pico?

Ainda no âmbito das low cost, quer a Ryanair, como a Transavia, afirmaram, pública e recentemente, e não foram desmentidas, que estão em contato próximo com a Região no sentido de abrirem novas rotas para o arquipélago.

As companhias manifestam-se disponíveis; dizem-se em contato próximo, mas o Governo afirma desconhecer a abertura de novas

rotas. Afinal quem está a fazer bluff? Há ou não interesse em potenciar novas rotas para a Região?

Depois temos as operações charters apresentadas sempre com pompa e circunstância, mas que se esfumam rapidamente na bruma da governação.

Foi a Air Berlim para a Terceira – e não há opção B do Governo para fazer face ao fim prematuro de uma operação, com custos para o erário público, tendo em vista a captação de novos fluxos turísticos para os Açores... Foi assim com a TUI para a ilha do Pico – e não há opção B do Governo...

Porque é que havemos de pagar a outras companhias para realizarem operações charters se temos uma companhia que o podia e devia fazer? (Se não tivessem delapidado a frota!!!)

Aliás, é de estranhar que a Azores Airlines, desde a entrada de uma low cost na rota das Lajes, tenha reduzido significativamente a sua operação para a Terceira...

Sim, hoje, por conta das alterações à operação da nossa companhia, a Terceira perdeu cerca de 150 lugares por semana, ou seja, menos 600 lugares todos os meses.

Senhora Presidente;
Senhoras e Senhores Deputados;

Como se vê o rumo nublado desta governação carece de urgente análise e, ainda mais urgente, correção.

Está em causa o crescimento económico da Região, fruto do desenvolvimento sustentável de um setor complementar da atividade económica – o turismo –, mas, e acima de tudo, através da definição de uma política de transportes que seja efetivamente integrada, articulada, eficiente e barata que assegura a capacidade de mobilidade dos Açorianos e permite aos nossos empresários, da pesca à agricultura, poderem ser competitivos dentro da escala que temos.

É porque, citando Klaus Moller: *“Aquilo que vale a pena ser feito, vale a pena ser bem feito”!*

Aguardamos resposta concretas, mais do que discursos redondos...

O Deputado Regional

Artur Lima