

Senhor Presidente da Assembleia Regional dos Açores

Senhoras e senhores deputados regionais

Senhora e Senhores membros do governo Regional

Numa região insular e arquipelágica, como são os Açores, assumem particular relevância o custo e a fiabilidade dos circuitos de acessibilidade, nomeadamente transportes aéreos e transportes marítimos.

No caso particular dos transportes aéreos é absolutamente essencial o papel que desempenham na componente económica e social: quer enquanto elemento aglutinador de um mercado de dimensão regional, considerando todas as ilhas açorianas, quer enquanto elemento vital para a integração dos Açores nos circuitos do chamado Mercado Comum Europeu.

A propósito das ligações aéreas, convirá relembrar a situação que os Açores viviam no passado. Naquele passado onde quem nos governou não teve a determinação e por isso a capacidade para romper o ciclo vicioso em que a Região vivia mergulhada na altura.

Antes de 1996, nos Açores, não se gerava tráfego aéreo expressivo na e para a Região essencialmente porque o nível de formação de preços das tarifas aéreas era excessivamente alto, assim, tornava-se impossível gerar o volume de tráfego suficiente para influenciar o abaixamento dos preços praticados.

A Região vivia assim de forma decisiva um enorme estrangulamento ao seu desenvolvimento. O nível de preços das passagens aéreas retiravam muita competitividade ao destino Açores, que, conforme unanimemente se reconhecia, tinham todas as possibilidades para, resolvendo o problema das ligações aéreas, poderem criar e consolidar um sector turístico forte, competitivo e dinâmico, diversificador da economia e gerador de milhares de novos empregos.

A título exemplificativo, basta referir que antes de 1996, o custo dos transportes, tanto aéreos como marítimos, estava sujeito a aumentos constantes anuais, quase sempre superiores aos da inflação. O acordo realizado em 1995, entre os Governos Regional e da República de então, estipulava uma indemnização anual para a Madeira no valor de cerca de 25 milhões de euros, enquanto que para os Açores era de apenas 10. Como resultado agravou-se a já de si natural

disparidade entre a Região e a Madeira. Enquanto que um açoriano pagava, na altura, cerca de 215 euros para se deslocar a Lisboa, um madeirense pagava apenas 135.

Em 1997, o sucesso das negociações encetadas pelo primeiro Governo Regional da responsabilidade do PS, resolveu esse problema, não só possibilitando o acréscimo significativo das indemnizações compensatórias dirigidas aos Açores, como também permitiu criar as condições para uma efectiva abertura do mercado a outras companhias aéreas, aumentando a concorrência e a competitividade dos serviços prestados com a conseqüente redução dos preços das tarifas praticadas. A partir desse novo concurso, a TAP e a SATA Internacional foram obrigadas a pagar à SATA AIR Açores o custo real da tarifa inter-ilhas, enquanto que, anteriormente, a única operadora do serviço pagava apenas 10% daquelas tarifas, contribuindo o Orçamento Regional para um serviço público que tinha um carácter nacional, assegurando em paralelo a não descapitalização da empresa regional de transportes aéreos.

Entretanto, após 1 de Janeiro de 1999, o novo modelo concursal possibilitou uma disputa real entre as duas companhias aéreas para captar o fluxo de milhares de passageiros que tanto podiam entrar ou sair pelas três “gateways” existentes: Faial, Terceira e São Miguel, esta nova realidade permitiu triplicar o volume de negócios da SATA e das suas associadas.

A este propósito, convém recordar que Durão Barroso, em Fevereiro de 2000 em visita às oficinas da TAP, garantiu que com ele a Primeiro Ministro a TAP não seria preterida pela SATA Internacional na rota entre Ponta Delgada e Lisboa.

No tocante às rotas servidas pela TAP, Horta e Lajes, o mesmo decorreu. O abaixamento das tarifas aéreas, a melhoria da qualidade do serviço prestado e o desenvolvimento de inúmeros empreendimentos turísticos vieram dar um novo impulso ao transporte aéreo entre a Ilha Terceira e Lisboa, e entre a Ilha do Faial e Lisboa.

A reestruturação do sector dos transportes aéreos após Janeiro de 1999, permitiu a uniformização tarifária e uma redução de 27% no preço das viagens entre o Continente e os Açores, e uma redução média de cerca de 22% nas ligações inter-ilhas, atenuando assim o carácter de dupla insularidade das ilhas mais afastadas dos principais centros urbanos dos Açores.

Após 1 de Janeiro de 2002, enquanto os mesmos de sempre lamentavam a exclusão de uma das concorrentes, a operação resultante do concurso actualmente em vigência, possibilitou a intensificar os instrumentos potenciadores de fortes vantagens económicas revertidas para os

Açores, traduzidas em números impressionantes em relação a 1996: redução de cerca de 34% no preço das ligações entre os Açores e o Continente, redução média de cerca de 20% nas ligações aéreas inter-ilhas com a conseqüente captação de mais de um milhão de turistas em cerca de sete anos, numa escalada gradual de afluência aos Açores sempre positiva. RTP

Os Açores hoje têm cerca do dobro das 3600 camas disponíveis que detinham em 1996; em sete anos o número de dormidas aumentou mais de 88% e as receitas só das unidades hoteleiras cresceu 71,8%. Ao mesmo tempo que permitiu o surgimento de um sector de actividades económicas adjacentes com fortíssimo dinamismo constituindo hoje, em diversas ilhas, novos motores da actividade económica.

Senhor Presidente da Assembleia Regional dos Açores

Senhoras e senhores deputados regionais

Senhora e Senhores membros do governo Regional

Constata-se assim, facilmente, o sucesso da estratégia seguida pelos governos do PS em termos de diversificação económica centrada no sector turístico.

Ao resolver o estrangulamento provocado pelo elevado preço das tarifas aéreas, foi possível inserir os Açores na expansão da procura turística a nível mundial, retirando enormes vantagens das aptidões naturais e culturais que caracterizam os Açores, possibilitando, como hoje se comprova, o desenvolvimento de uma oferta turística de qualidade e com grande capacidade de expansão futura.

A fase actual de grande crescimento do sector turístico representa, assim, a consagração de uma estratégia de diversificação e desenvolvimento de uma economia periférica e insular. Assente: na redução acentuada das tarifas aéreas; num conjunto de incentivos financeiros ao investimento turístico privado; numa forte campanha de promoção institucional dos Açores a nível nacional e internacional; na criação de ligações aéreas directas entre os Açores e os principais mercados emissores de fluxos turísticos; e também na infra-estruturação adaptada aos cenários de desenvolvimento dos Açores, como foi, por exemplo, a ampliação do aeroporto da Ilha do Pico.

Assim, à natural e conhecida dependência da nossa economia insular dos transportes aéreos e marítimos, acresce agora um novo e pujante sector turístico com uma total dependência das ligações aéreas.

É nesse quadro que assume a maior relevância a fase actual de negociações entre o Governo Regional, Inspeção Geral de Finanças (IGF) e Instituto Nacional Aviação Civil (INAC), referente às “Novas Imposições de Serviço Público nos Serviços Aéreos Regulares entre o Continente e as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores e entre Regiões Autónomas”

A fase actual que resulta de mais de ano e meio de aturados estudos sobre o tráfego aéreo e prospecção de mercados, é marcada pelo Relatório Preliminar da Comissão Técnica e parecer conjunto entre INAC e IGF.

Do ponto de vista do PS-Açores, não é admissível que depois da construção de uma nova realidade económica indiscutível, assente num enorme esforço levado a cabo por inúmeros privados, em parceria com o sector público, se destrua agora a ponte essencial para o desenvolvimento pleno da estratégia de sucesso que se tem trilhado nos últimos anos.

O PS defende por isso: a defesa de um tarifário idêntico para todos os residentes e estudantes, independentemente da ilha onde residam; a constituição de um único grupo para o conjunto das rotas de e para os Açores, nestas se incluindo as novas portas “*gateways*” de Santa Maria e do Pico, a explorar obrigatoriamente por todos os concorrentes à exploração das ligações com a Região, assegurando assim a diversificação do destino turístico dos Açores; a possibilidade de estabelecimento de “*code share*” entre concorrentes na fase de candidatura à exploração do destino Açores, permitindo assim a exequibilidade de algumas normas de frequência mínima de ligações; a fixação de um valor do subsídio para a tarifa de residente e estudante, indexado a uma tarifa económica sem restrições; e ainda o pagamento integral dos encaminhamentos de e para todas as ilhas dos Açores à semelhança do que acontece actualmente, garantindo a igualdade de tratamento para os residentes e a manutenção do chamado circuito açoriano, para visitantes.

A contestação que o parecer negativo dado pelo INAC e pela Inspeção Geral de Finanças à abertura das «*gateways*» do Pico e Santa Maria e à manutenção de tarifas áreas idênticas para todos os açorianos, independentemente da ilha de origem ou destino, é algo que já tinha sido assumido pelo Governo Regional e por diversos parceiros sociais, tendo inclusive merecido uma iniciativa reiterada do Sr. Presidente do Governo Regional.

O partido Socialista está, por isso, inteiramente ao lado do Governo Regional na defesa intransigente dos interesses dos Açores, consubstanciada nas firmes posições assumidas ao longo meses de trabalho técnico.



Uma postura que se é verdade que não inibe a eventual procura e ampliação de consensos nos Açores sobre o tema, também é verdade que não é compatível com atitudes de oportunismo e aproveitamento político.

Disse!!!

HORTA, SALA DAS SESSÕES

NO DIA 20 DE ABRIL DE 2002

O DEPUTADO VICE-PRESIDENTE DO GRUPO PARLAMENTAR DO

PARTIDO SOCIALISTA

JOSÉ CARLOS SAN-BENTO