



Nuno Barata*

Foguetabrazze

Já não há consequências

mos um país inconsequente.

Quando foi a última vez que ouviu a frase: Ministro demite-se em consequência de? Se “googlar” (verbo novo ainda fora dos dicionários mas de grande utilidade prática) esta frase irão aparecer inúmeras notícias, deste ano 2018, na França, Noruega, Reino Unido, Espanha, Jordânia, Grécia e até no Haiti, um estado em posição periclitante entre o exíguo e o falhado.

Pode parecer, ao mais incauto leitor desta minha crónica, que venho aqui desancar na classe política e politiqueria (nesta última apetece-me sempre dar uns abanicos) pela falta de coragem em retirar consequências pessoais dos seus atos públicos. Não, não é só isso que interessa embora isso seja uma das grandes causas da perda desse enorme valor na nossa sociedade.

É transversal à sociedade portuguesa contemporânea. Tornou-se normal. Os pais, talvez por peso de consciência, não obrigam os filhos a tirarem consequências do seus atos irrefletidos e estes levam isso para o seu futuro. Os professores não são responsabilizados pelos seus fracassos, a escola não assume as suas culpas as famílias demitem-se das suas responsabilidades, as empresas escudam-se em articulados estêreis de leis sem sentido para não cumprirem com as suas obrigações, os médicos falham na deontologia, os filósofos e os sociólogos “vendem” narrativas ideológicas como se de verdades científicas se tratassem e que nos levam a becos, os jornais transformam verdades em mentiras e vice-versa, e podia aqui desfiar um rol de irresponsabilidades e inconsequências sem fim. So-

Por cá, desde Jorge Coelho que se demitiu em 2001 na sequência da queda da Ponte Hintze Ribeiro e Pedro Lynce que deixou o governo em 2003 por ter havido um favorecimento a uma filha de um membro do Governo no acesso ao ensino superior, não houve outro ministro que saísse do Governo que não fosse por “razões pessoais e cansaço” de resto não há consequências a tirar dos casos, dos casos comprovados e muito menos das suspeitas.

Um ministro, um Secretário Regional, um membro de uma administração de uma empresa pública, um diretor de uma instituição com contratos com o governo, um simples diretor de departamento dentro de uma empresa pública, não podem estar sob suspeição.

Os cidadãos carecem de estar seguros de que são governados pelos melhores. Os contribuintes merecem ter garantias de que o seu esforço para os cofres

do Estado/Região são feitos em prol do bem-comum e não de grupelhos organizados que “se vão safando” e ainda aparecem, de quando em vez, armando-se em filantropos, fazendo uma ou outra caridadezinha num jantar de gala. Foguetabrazze!

O Estado/Região, seja ele governado à esquerda ou à direita tem que o ser pelos melhores e os melhores nem sempre são os mais espertos, os mais sábios ou as eminências pardas dos regimes. Os melhores são, neste caso, os mais sérios, os mais honestos intelectualmente e materialmente e aqueles que olham, de facto, os mais pobres, os mais desprotegidos e os apoiam e os ajudam a sair dessa condição.

O caso, ainda quente, relativo às pressões efetuadas por parte de uma Administradora de um Hospital (facto), as pressões do Secretário da Tutela e do responsável pela Proteção Civil (facto) sobre uma técnica para alterar o fluxograma e o procedimento numa evacuação de doentes, para dar prioridade a uma familiar de uma poderosa em detrimento de uma outra opção técnica, não pode ficar sem consequências de ordem pessoal e política. Já deviam ter-se demitido ou ter sido demitidos. Não bastam operações de mera cosmética.

Fogo abraze aquele que não nos protege de gente dessa.

*Especialista em generalidades



Nuno Melo Alves

OSP: Propostas

OSP, mas tentam mitigar ou anular os aspetos mais negativos, que se têm verificado durante os três anos de vigência e que referi no texto anterior.

1. Na liberalização regulada é possível criar mecanismos que assegurem e fomentem as ligações diretas nos aeroportos liberalizados (Terceira e S. Miguel). Até é fácil conseguir isso. Basta exigir algum grau de paridade ou proporcionalidade nas rotas liberalizadas para um e outro aeroporto. Por exemplo, para cada 3 voos (ou 300 lugares disponibilizados) diretos Continente-S. Miguel terá que ser feito um voo direto Continente-Terceira (ou 100 lugares disponibilizados). O número semanal ou diário fica ao critério da companhia aérea, bem como o número de voos indiretos, aproveitando o modelo de reencaminhamentos gratuitos nos OSP. Esta hipótese tem as vantagens todas do actual modelo de OSP, eliminando os reencaminhamentos centralizados e o afunilar das ligações exteriores apenas num aeroporto. Os voos com reencaminhamentos podem continuar a ocorrer mas haveria a garantia de igualdade de tratamento nas duas ilhas. E permitia soluções alternadas: o voo da manhã podia ser direto a partir de Ponta Delgada e o da tarde da Terceira – desde que os reencaminhamentos fossem feitos no mesmo dia. Existem inúmeras outras soluções possíveis (a paridade pode ser outra, por exemplo), para se evitar a concentração das ligações diretas numa ilha.

vínculo da Sata Air Açores com a Azores Airlines. A Sata Air Açores não pode continuar a programar as rotas inter-ilhas em função de encher os aviões da Azores Airlines ou os hotéis de S. Miguel. A Sata Air Açores tem que mudar o seu regime de horários, para que os reencaminhamentos possam servir em igualdade de circunstâncias os dois aeroportos liberalizados e, em especial, os aeroportos em serviço público – Santa Maria, Pico, Faial, São Jorge, Graciosa, Flores e Corvo – que não podem ser esvaziados de voos e as ilhas abandonadas...

4. Há formas de incentivar as companhias aéreas a fazerem ligações através dos Açores (e já escrevi sobre este assunto no Diário Insular a 23/05/2013 e 15/03/2013). Através de incentivos fiscais ou da isenção da taxa europeia de emissão de CO₂, é possível tornar os aeroportos açorianos apetecíveis para escalas em voos transatlânticos, desde que tenham uma reserva de oferta de lugares Açores-Continente e Açores-destinos da diáspora, como os EUA e Canadá. Na liberalização regulada até se podem diferenciar os benefícios para fazer discriminação positiva ao aeroporto da Terceira, que é menos apetecível no mercado livre que o de Ponta Delgada.

Estas quatro pequenas propostas, muito sucintamente expostas, são ideias que visam demonstrar que não é nem inevitável nem desejável que os Açores tenham Ponta Delgada como a única porta de saída e entrada – como tem sido a vontade do Governo Regional e de agentes económicos de S. Miguel. Aliás, as soluções contrárias são as que melhores resultados deram no passado, promovendo o desenvolvimento da Região e não de apenas algumas parcelas e evitando o despovoamento, já estatisticamente conível, de algumas ilhas.

Havendo vontade política, encontra-se facilmente uma forma de a concretizar. Durante 17 anos faltou vontade política aos Governos Regionais do PS, para procurar um tarifário razoável para as ligações com o Continente. Espero que não sejam necessários outros tantos anos para se desmantelar a centralização das ligações aéreas em S. Miguel.

No último texto, defendi que as Obrigações de Serviço Público (OSP) de transporte aéreo entre a Região e o Continente aspeto positivo (a redução de preços efetivamente pagos) e dois aspetos muito preocupantes que, a prazo farão com que as ligações entre os Açores e o exterior se façam apenas por S. Miguel, concretamente devido à liberalização das rotas entre a Terceira e Continente e entre S. Miguel e Continente e devido aos reencaminhamentos gratuitos. Demonstrei que a liberalização das rotas da Terceira tinha sido um “anexo” para criar artificialmente um mercado com maior número de passageiros para as rotas a partir de S. Miguel. O PS Açores, já me deu razão, sem querer, há alguns anos ao dizer que a Madeira queria o modelo de OSP dos Açores: é que na Madeira 98% da população reside numa de duas ilhas; nos Açores existem cinco aeroportos que podem e devem ligar directamente ao exterior e, malgrado o esforço do PS Açores, não há (ainda) uma concentração de população tão elevada numa só ilha. O gosto da Madeira pelo modelo dos Açores confirma, ainda, o que afirmei: a liberalização está a canalizar o tráfego aéreo com o exterior para apenas um aeroporto (o de Ponta Delgada, como aconteceu na Madeira).

Para evitar o esvaziamento das ligações com as outras ilhas, a liberalização não pode ser como foi feita. Terá que ser híbrida: um modelo de liberalização regulada, que fomente e proteja as ligações diretas no máximo número de ilhas possível (nos 5 gateways atuais), algo perfeitamente exequível a partir do momento em que os residentes têm o teto máximo que pagam definido em 134 euros, sendo ressarcidos do que pagarem acima desse valor. Para simplificar, as propostas que se seguem assumem como ponto de partida os atuais

2. A Azores Airlines não pode continuar a ser uma empresa pública do Governo Regional e vocacionada apenas para S. Miguel. Ou deixa de ser empresa pública, sendo vendida ou desmantelada, ou passa a ser regional – algo que nunca aconteceu desde que existe e que no modelo de OSP actual é impossível acontecer, pois a Azores Airlines está vocacionada para operar em Ponta Delgada e concorrer com as low cost, com a TAP, com a Delta e demais, naquele aeroporto. Desta maneira a Azores Airlines não serve os Açores. É fundamental que o Governo Regional ou encontre uma companhia aérea alternativa para servir os Açores e não apenas um destino nos Açores ou então que obrigue a Azores Airlines a cumprir com esse objetivo estratégico.

3. É importante que seja totalmente quebrado o