

Mário Fortuna, Presidente da Câmara do Comércio

“É desejável haver transporte marítimo de passageiros entre S. Miguel e Santa Maria, mas não a qualquer custo”

As novas OSP (Obrigações de Serviço Público) para os transportes marítimos de passageiros estão a gerar alguma controvérsia em várias ilhas e com queixas de empresários e organismos de ilha. Como é que analisa tudo isso, depois das várias propostas que apresentou nesta matéria?

As opiniões divergentes são normais na nossa democracia participativa onde as pessoas vão opinando sobre os assuntos que direta ou indiretamente lhes dizem respeito.

Compete aos governantes enquadrar estas opiniões e explicar devidamente o que está em causa e quais os propósitos estratégicos que estão a ser seguidos.

Estas explicações são, normalmente mais ou menos claras ou mais ou menos convincentes.

Quando não são totalmente esclarecedoras é preciso continuar a esclarecer e, em certos casos desenvolver ação pedagógica sobre a matéria.

Pensamos que é isto que está em causa, sendo que o assunto é da maior importância para a Região toda.

Se todos queremos todas as conveniências que respondam às nossas necessidades compete aos políticos ponderar todos os interesses em presença: os dos utentes dos serviços em causa; os dos que não são utentes, mas vêm alguns objetivos não cumpridos ou adiados porque se atendeu àqueles; os dos próprios gestores políticos que têm de ponderar custos face à sustentabilidade das finan-

“Entendemos que se justifica a adaptação temporária dos transportes marítimos dentro dos grupos ocidental e oriental e entre estes e os outros, até que exista estudo do assunto, com o devido enquadramento de custos para cada cenário a considerar”

ças e à reprodutividade das aplicações orçamentais; os projetos alternativos que se podem concretizar com iguais montantes; etc.

A nossa proposta sobre esta matéria assentou sempre: no ceticismo relativamente à compra de uma ou duas embarcações caríssimas sem enquadramento estratégico e baseada em pressupostos



“O nosso entendimento é que as OSP anunciadas são uma proposta de curto prazo ainda condicionada pela pandemia”

pouco explicados, e por isso menos claros; na proposta de que o processo de revisão do modelo atual devia ser precedido de estudo adequado de todo o sistema de transporte marítimo; numa perspectiva equilibrada quanto aos custos e benefícios de um tal sistema de transportes inter-ilhas de passageiros; no pressuposto da consolidação da operação contínua do transporte de passageiros por via marítima no grupo central.

A ideia é que quaisquer retomas do transporte marítimo de passageiros para os grupos ocidental e oriental ou mesmo dentro destes deve ter enquadramento adequado para que, de facto, se avance no sentido de um verdadeiro mercado interno racional, olhando para as características do nosso mar e para as preferências da generalidade dos açorianos e ponderadas as diversas opções.

Este quadro ficou alterado, mas não totalmente esclarecido com a implementação da Tarifa Açores que está a revolucionar a mobilidade inter-ilhas, através da mobilidade aérea.

Nunca foi tão acessível viajar inter-ilhas e isto mesmo está evidenciado nos números, até agora.

A sazonalidade continuará a ser uma realidade, mas esta época alta está a ser surpreendente, pela positiva.

Imaginamos que a época baixa o será também em outros níveis de movimento.

Faz sentido não haver transporte marítimo de passageiros entre S. Miguel e Santa Maria?

Seria desejável que houvesse, mas não a qualquer custo.

Contudo, ainda não se encontrou um modelo adequado (no sentido prático do serviço prestado e da ponderação custos/benefícios) para o efeito.

Chegámos a sugerir, enquanto não existe um modelo de carácter mais definitivo, que se mobilizasse um dos barcos disponíveis na frota da Atlânticoline para este efeito.

Outra alternativa, num modelo novo, seria uma solução mista de carga e passageiros para esta rota.

Mas, voltamos ao princípio, desconhecem-se análises objetivas e independentes destas soluções.

Foi um erro não se ter estudado já, há muito, este problema.

É verdade que 10 milhões de euros pelo aluguer de barcos por um período curto pode ser exagerado, mas não devia ser estudada uma alternativa? Admite, por exemplo, a concessão a privados de alguma desta operação?

Sim, deviam estudar-se alternativas porque, de facto, 10 milhões de euros por ano e por tão pouco serviço é muito dinheiro.

Para pôr este assunto em perspetiva, com esta verba, em cada ano, poderia construir-se duas escolas profissionais, ou financiar programas de formação de milhares de ativos, que tanta falta fazem para a melhoria da nossa competitividade e da mobilidade social dos açorianos.

A concessão a privados é sempre uma hipótese e já foi assim para todo o sistema durante alguns anos.

Quem fixa o que quer comprar é sempre o governo e compra-o de uma de duas maneiras: ou monta o sistema produtivo todo, tipo SATA; ou define o serviço e põe a sua prestação a concurso para quem o quiser prestar da forma mais económica e segura possível.

São duas formas de fazer a mesma coisa, sendo que a da concessão a privados é mais flexível, acarretando menos riscos e, a prazo, menos custos.

O Secretário Regional dos Transportes está permanentemente a ser solicitado para esclarecer aspectos das novas OSP criticados por várias entidades. O governo regional está a gerir mal este assunto?

Quando as perguntas são muitas é porque o assunto não está bem compreendido ou está mesmo mal enqua-

drado.

Nestas circunstâncias é preciso voltar ao assunto e explicar melhor.

E fazer concertação efetiva com os principais intervenientes.

Ainda hoje é preciso explicar como se deve proceder nesta pandemia que nos assola, e já vamos a caminho do segundo ano.

Parece-nos que as reações de curto prazo à pandemia estão a ajudar a manter o assunto confuso.

O nosso entendimento é que as OSP anunciadas são uma proposta de curto prazo ainda condicionada pela pandemia que já levava o governo anterior a abandonar o projeto de compra de um ferry boat por quase 50 milhões de euros, implicando um custo fixo permanente que rivalizaria com o aluguer sazonal dos barcos de passageiros e viaturas.

Os dois anos destas OSP devem ser tempo suficiente para se estudar com o devido cuidado as diversas opções para que qualquer que seja a opção seja uma opção esclarecida e não meramente política, na opacidade de decisões políticas sem suporte.

Entendemos que se justifica a adaptação temporária dos transportes marítimos dentro dos grupos ocidental e oriental e entre estes e os outros, até que exista estudo do assunto, com o devido enquadramento de custos para cada cenário a considerar.

Decidir com informação é sempre melhor do que dar tiros no escuro.

Quanto à cabotagem insular e com o exterior, qual é a expectativa perante o estudo mandado efectuar?

Tanto quanto sabemos o estudo ainda não foi adjudicado.

Estará em preparação um caderno de encargos para o efeito.

Trata-se de uma etapa fundamental para que não se condicione o estudo a perguntas com base meramente política que condicione os resultados.

É importante fazer concertação nesta fase sob pena de se criarem atritos desnecessários devido a questões mal colocadas.

Este estudo, já proposto pela CCIPD há mais de 10 anos, foi sempre evitado pelos sucessivos governos neste período, por razões que para nós são incompreensíveis.

Quanto mais sabemos de qualquer assunto objeto de decisão melhor será a decisão a tomar. O problema terá sido a gestão que foi feita do projeto dos famigerados “ferrys”, que muita promessa e muita escrita suscitaram, mas que, felizmente, nunca viram a luz do dia porque caso contrário arriscávamo-nos a ter dois monstros tipo SATA e não apenas um.