

“O momento certo para liberalizar era... ontem”

(conclusão da página anterior)

O actual regime para estas ilhas não serve os seus interesses, não serve o Grupo SATA, que se vê obrigado a servir rotas que lhe dão prejuízo no modo como as explora e é o resultado de um artificialismo protecionista totalmente ultrapassado.

Sem a Ryanair, sem a SATA Internacional no domínio da Região e sem a TAP no domínio do Estado, ficamos mais frágeis?

Sem saúde, sem educação ou sem oxigénio é que ficamos todos muitos fragilizados.

Companhias aéreas específicas no contexto europeu de liberalização do espaço aéreo não deveriam deixar nada nem ninguém fragilizado.

O poder público deveria estar focado em conectividade aérea e não em gerir ou possuir companhias aéreas.

O poder público precisa de assegurar a existência de determinadas rotas que podem ser operadas pela companhia A, B ou C.

Veja-se a Madeira: não existe nenhuma Air Madeira e a rota essencial daquele arquipélago que liga Madeira a Porto Santo nunca ficou sem operador.

O Governo sustenta a rota e não uma companhia inteira.

Aliás, aquela rota até já chegou a ser operada pela SATA, agora é pela espanhola Binter e já foi também pela Sevenair.

O argumento de que há muitas outras companhias de aviação comercial a operar para os Açores é um argumento forte para dispensar a Ryanair? Este é o momento certo para abrir a liberalização aérea a outras ilhas?

O momento certo para liberalizar tudo era... ontem.

Mas o Governo dos Açores não está interessado em partilhar o sucesso nem os benefícios dessa medida com



as outras ilhas.

É aquilo que eu já chamei de “Lisboetização” da política regional dos Açores: é tudo para São Miguel, com umas migalhas para a Terceira porque barafusta mais e o resto é paisagem.

Este não era o espírito dos governos regionais de algumas décadas atrás.

Mais uma vez, em termos de política pública, o objectivo deverá ser sempre o do maior desprendimento possível do operador A, B ou C.

Os apoios e tratamentos preferenciais devem ser transparentes, devem estar ao alcance de todos e ser baseados apenas no mérito: quem tem mais rotas, mais frequências, mais passageiros, mais empregados locais, etc, terá obviamente mais vantagens no âmbito de um programa de incentivos aberto a todos.

Se existe uma dependência muito grande por relação a um operador, é importante tentar equilibrar esta situação.

É importante para os passageiros individualmente falando, mas também para a economia e dinâmica das ilhas.

O poder público deverá antever e evitar sempre situações em que possa ser facilmente colocado entre a “espada e a parede” por qualquer agente em qualquer sector económico.

Há alguns meses afirmou a este jornal que “nenhuma companhia aérea estaria interessada na Azores Airlines”. Entretanto, o Governo dos Açores acabou de anunciar que existe uma grande procura pelo caderno de encargos com mais de 31 entidades interessadas, algumas das quais terão pedido para prorrogar o prazo limite de apresentação de propostas. Mantém a mesma opinião sobre este assunto?

Sim, mantenho. Uma privatização é um momento único para ter acesso a informação preciosa de uma empresa.

Tem-se acesso a documentos que, de outro modo, são confidenciais – nalguns casos, como se viu com o episódio do Ministério das Infraestruturas em Lisboa, até são segredo de Estado, imagine-se!

Numa privatização, não há segredos: os potenciais interessados têm acesso a tudo.

Quanto mais não seja pela importância da informação obtida – como é que a companhia opera, quais são os números exactos, quais são as rotas mais interessantes e quanto ganham com cada uma delas, como exploram os aviões e que rendimento fazem deles, etc. – vale a pena “entrar na cor-

rida”.

A outra fase bem distinta é a de colocar uma proposta concreta na mesa.

Os investidores sérios precisam de tempo e se não o tiverem preferem não apresentar proposta alguma porque cada investimento tem de ser muito bem justificado financeiramente aos seus acionistas.

Creio que o Governo Regional não teve isso em conta na definição inicial dos prazos e vem agora “emendar a mão” – mas não é suficiente e, no meu entender, muitos investidores não apresentarão proposta só por causa dos prazos.

Ao mesmo tempo, esta prorrogação é injusta para com os outros investidores que, eventualmente, terão gasto dinheiro e recursos para cumprir o prazo inicialmente divulgado.

Para terminar, mantenho o que afirmo: não creio que haja uma única companhia aérea a apresentar uma proposta para adquirir uma parte da Azores Airlines.

A Azores Airlines não tem escala, o aeroporto de Ponta Delgada tem sérias limitações para escalar este negócio e Portugal não tem boa reputação no que diz respeito à rapidez com que resolve problemas infraestruturais dos seus aeroportos.

O Estado é um péssimo parceiro para partilhar uma companhia aérea, como ficou provado com a TAP, e a Azores Airlines é uma companhia muito pequena num mercado ainda mais pequeno.

Nesse sentido, o investidor, a existir, não virá do lado de uma “companhia aérea pura” como vimos com a Lufthansa que acabou de comprar 41% da ITA Airways (ex-Alitalia).

O investidor da Azores Airlines, a existir, será de um outro sector que não o de uma companhia aérea e será provavelmente nacional, já habituado a lidar com este Estado que, infelizmente, temos.

jornal@diariodosacores.pt

Dia dos Açores celebrado em East Providence

POR AUGUSTO PESSOA, NOS EUA

A comunidade portuguesa de East Providence, nos EUA, na sua maioria oriunda da região Açores, movimentou-se em celebração do Dia da Região.

East Providence está envolvida por um cordão de irmandades do Espírito Santo que se congregaram no City Hall daquela cidade para traçar a glória de um povo.

Um povo que, quer no ramo empresarial, quer associativo, tem um trajeto relevante.

Depois de uma breve cerimónia no átrio do City Hall, presidida pelo

major Roberto Silva, filho de Carmélia e José Silva, oriundos dos Açores, a bandeira da Região Autónoma dos Açores subiu no mastro tendo por fundo a representação do Holy Ghost Brotherhood of Charity (Brightridge Club) com 108 anos



de idade, Centro Cultural de Santa Maria (Irmandade Mariense) 37 anos, Trinity Brotherhood (Irmandade da Trindade).

Temos ainda o Theofilo Braga Club, com 110 anos e Holy Ghost Beneficial Brotherhood (Phillip Street Hall) com 123 anos, este último em festa anual.

Exclusivo Portuguese Times/
Diário dos Açores

