

Afinal é por causa de uma portaria do Governo da República que a Ryanair poderá sair dos Açores

A Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, Berta Cabral, disse esta que “estão no bom caminho” as negociações do Governo Regional com a empresa de aviação Ryanair para a manutenção da base da companhia no arquipélago.

“Neste momento, do nosso lado, as questões estão muito bem encaminhadas, mas há, de facto, ainda situações para resolver com a ANA [Aerportos de Portugal] Vinci. E são essas que estão pendentes e um acordo só está fechado quando estiver fechado com as três partes”, disse Berta Cabral aos jornalistas, em Ponta Delgada, no final de uma reunião com o Executivo da ANA.

De acordo com o Jornal de Negócios, a Ryanair e o Governo dos Açores “ainda não chegaram a um entendimento para a manutenção da base da companhia aérea no arquipélago”. O CEO da companhia aérea, Eddie Wilson, declarou, na Quarta-feira, ao jornal, que mantém as negociações, mas como não houve “nenhum desenvolvimento para incentivar” a empresa a ficar, a decisão de sair de Ponta Delgada “está iminente”.



A Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas lembrou que o acordo com a Ryanair é entre a empresa, a Região Autónoma dos Açores (através da Visit Açores) e a ANA Vinci.

“Neste momento, do nosso lado [Governo Regional], as questões estão muito bem encaminhadas, mas, há, de facto, ainda situações para resolver com a ANA Vinci. E são essas [questões] que estão pendentes e um acordo só está fechado quando estiver fechado com as três partes”, esclareceu.

As três partes estão a negociar e a governante espera que “esteja para breve” um acordo entre as entidades

envolvidas, não se pronunciado sobre os detalhes. Sublinhou que “as negociações estão no bom caminho, mas qualquer negociação só é fechada quando as três partes chegarem a acordo”.

“Aquilo que nós negociámos com a Ryanair está no bom caminho”, afirmou, rejeitando, apesar da insistência dos jornalistas, em avançar com detalhes sobre as negociações em curso, sublinhando que “são entre as três partes”: “Isto é como na Europa. Só está resolvido quando todos estão de acordo. Neste momento, falta o acordo entre duas partes”.

ANA à espera de uma portaria do Governo da República

Por parte do Governo Regional dos Açores, Berta Cabral admite que haja um “desfecho favorável” para o processo. “Espero que também haja um desfecho favorável na publicação rápida da portaria que tem a ver com a fixação da taxa de segurança que, se virem, é essa a questão fundamental que está nos dois artigos que foram publicados ontem [quarta-feira] na imprensa nacional”, acrescentou.

Sobre o assunto, o Presidente da ANA, Thierry Ligonnière, disse aos jornalistas que a empresa Ryanair testa rotas e mantém apenas aquelas que lhe dão maior rentabilidade e “utiliza, muitas vezes, uma estratégia de negociação mais agressiva”.

“A Ryanair mantém-se um parceiro importante, com quem gostamos de trabalhar e trabalhamos calmamente para definir as formas de aumentar a conectividade”, disse.

Salientou que as taxas da ANA são publicadas no site da empresa e as taxas de Ponta Delgada “são as mais baixas de todos os aeroportos da rede da ANA em Portugal”, mas a Ryanair tem “razão” relativamente à taxa de segurança. A ANA propôs uma redução de 3,54 euros para 1,80 euros por passageiro, mas para ser aplicada depende “de uma portaria que ainda não foi concretizada” e não da empresa. Thierry Ligonnière referiu que a ANA está a trabalhar com o Governo da República para que a portaria “seja implementada rapidamente”, por reconhecer que é “o foco principal da problemática” com a Ryanair em todo o país e, em particular, nos Açores, acrescentou.

Pedro Castro, especialista em aviação comercial

“Não vejo necessidade de patrocinar nenhum voo de S. Miguel para Lisboa”

A propósito do diferendo com a Ryanair, o Diário dos Açores quis ouvir o especialista em aviação comercial, CEO da Skyexpert, Pedro Castro, que declarou que as questões que a Ryanair levanta envolvem três aspectos:

“As taxas aeroportuárias - já percebemos que a ANA não está flexível, até porque a ANA não sabe ainda se e quanto vai ter de pagar pelo novo aeroporto em Lisboa e não nos enganemos... é o país todo que vai pagar por esse aeroporto através do aumento geral das taxas de aeroporto;

A taxa de segurança - aparentemente aguardamos todos pacientemente que o político sentadinho na metrópole faça o obséquio de emitir a portaria que permitirá desbloquear este aspecto concreto. Não há como acreditar que não existe aqui uma vontade de dificultar o trabalho do governo dos arquipélagos que, por coincidência, têm governos compostos por partidos da oposição no continente.

Estas duas taxas afectam todas as companhias e qualquer conquista obtida graças à pressão da Ryanair, o benefício será para todas. E repare-se como nestas matérias, acaba por ser benéfico ter uma Ryanair que verbaliza muito melhor este tipo de pressão do que uma TAP ou uma SATA, ambas “condenadas” a ficar em Portugal e a calarem-se sobre muitas coisas, até porque são companhias do Governo, enquanto que a Ryanair pode pegar

nos seus aviões e ir embora para outra cidade noutro país.

A verdadeira questão é, sim, o tema do fim da isenção das taxas de carbono, o que corresponde num trajecto continente-ilhas a 10 euros. A Ryanair não revela dados concretos sobre rotas específicas, mas tendo em conta o preço médio de um bilhete em toda a sua rede (que ronda os 40 euros), a Ryanair sabe que este valor de 10 euros que vai ser adicionada à tarifa, representa um aumento percentual muito grande e coloca a companhia numa zona pouco competitiva. Ou seja, teria de assumir parte desse custo baixando a sua tarifa e, nesse caso, o activo “avião” rende mais para a Ryanair noutro aeroporto. É assim que eles pensam: activos, lugares de avião, preço, custo. Não pensam em bandeiras, nem caravelas. Estamos habituados a ver isto em tantas indústrias - a têxtil quando mudou a produção para a Ásia ou, para falar em algo mais próximo da realidade açoreana, o desenvolvimento da indústria leiteira no Vietname - mas na aviação parece que as pessoas pensam que isto não é um negócio como os outros.

É aqui neste aspecto que entra a exigência directa ao Governo Regional... a Ryanair exige que o Governo Regional encontre uma forma de compensar todos estes aumentos e pede basicamente 13 euros por passageiro, o correspondente ao somatório de todas estas aumentos em taxas. Com isto, a

Ryanair pretende continuar a manter a mesma tarifa média e cabe ao contribuinte - quer viaje ou não - patrocinar os preços baratos de quem viaja de avião na Ryanair entre Terceira/São Miguel e continente. A Ryanair pede isto um pouco como vingança dos milhares de milhões de dinheiro público injectados nas suas concorrentes. Eu percebo muito bem este sentimento de injustiça, de discriminação e a necessidade de vir ajustar contas. No fundo dizem: “também queremos”... ao que nós respondemos: “vocês não são caravelas lusas, são piratas irlandeses, não vos damos o nosso ouro”. Isto é totalmente incompatível com a realidade jurídica europeia e com a realidade comercial pós-descobertas e pós-revolução industrial.

Sempre que há dinheiro do contribuinte envolvido e sempre que se invoca o interesse público para uma tomada de decisão, o escrutínio deve ser muito escrupuloso.

Por isso, a minha posição sobre tudo isto é simples:

- o carbono não é negociável para ninguém - muitos países da Europa estão a fazer a sua parte e ser “região ultraperiférica” não é um saco sem fundo onde cabe tudo. Ser o primeiro arquipélago no mundo certificado como destino turístico sustentável implica assumir um papel pioneiro que não é compatível nem com fazer um aterro para o lixo nas Flores, nem construir um novo terminal inú-

til na Graciosa, mas deixar as termas semi-abandonadas e muito menos vir com um discurso “coitadinho” de região ultraperiférica para não cobrar a taxa de carbono. Não é por 10 euros para as emissões de carbono que alguém vai deixar de vir aos Açores, não é pela taxa de turismo nos hotéis que alguém vai deixar de vir e não é porque a Ryanair deixa de voar que o turismo nos Açores vai acabar. Portanto, cabe aos Açores, enquanto região ultraperiférica, olhar para a locomoção no seu território e encontrar medidas: a navegação marítima menos poluente, os aviões eléctricos, as novas tecnologias que estarão disponíveis e que precisam, essas sim, de muito investimento público - seja na nova infraestrutura exigida, seja na aquisição dos novos aparelhos. Seguir o caminho sugerido pela Ryanair não é o bom caminho a longo prazo, talvez seja um bom caminho eleitoralista, mais nada. Dito isto, e como já referi anteriormente neste jornal, não vejo qualquer necessidade de patrocinar nenhum voo de São Miguel para Lisboa ou Porto. Agora se a Ryanair quiser fazer um Terceira/Ponta Delgada-Funchal (que deixaria de ser uma rota monopolista de “serviço público” para bem dos contribuintes) ou um Ponta Delgada-Faro e expandir voos para outros aeroportos europeus, aí sim, creio que já valeria a pena falar de um apoio a rotas novas ou exploradas de maneira diferente”.