



José Gabriel Ávila*

Transporte marítimo de passageiros

“Nada acontece nos Açores sem transportes. Sempre foi assim. O mar e o ar são as nossas estradas”, afirmou em novembro passado Faria e Castro, titular dos Assuntos Europeus e da Cooperação Externa, na comissão do Desenvolvimento Regional do Parlamento Europeu, onde defendeu a criação de um POSEI dedicado aos transportes.

De então para cá, pouco se sabe sobre o sucesso da reivindicação açoriana que considerava os transportes marítimos e aéreos como “o elemento determinante na caminhada da continuidade territorial e da coesão territorial” da União Europeia (UE).

Em 13 de dezembro último, a responsável pelo Turismo, Mobilidade e Infraestruturas anunciou, no Parlamento, a realização, em breve, de um estudo, “para determinar “o melhor modelo” de transporte marítimo de passageiros, nomeadamente entre São Miguel e Santa Maria.”²

Berta Cabral foi peremptória: “Os estudos é que nos dirão o que deve ser feito (...) e qual o melhor modelo e mais económico”. De então para cá, nada mais se soube sobre o assunto.

O silêncio foi desfeito há dias pelo Presidente da Atlanticoline, ao anunciar a abertura, este mês, de um concurso público internacional para a construção de dois novos navios elétricos, de 35 metros de comprimento, com capacidade para 250 passageiros e 10 viaturas, no valor global de 25 milhões de euros, semelhantes aos ferries que operam no Triângulo.³ Será que se acautelou o eventual aumento do transporte marítimo no Grupo central e a degradação dos equipamentos em uso?

A mesma fonte afirmou ainda que, após a chegada dos dois navios novos, dentro de dois anos, a ligação, no verão, entre São Miguel e Santa Maria, será efetuada pelo navio “Mestre Feijó”, de 35 metros de comprimento e que transporta 250 passageiros e 10 viaturas.

Esta decisão não foi suportada por qualquer estudo anunciado no Parlamento, ao contrário do que prometeu Berta Cabral, mas por “peritos consultados”, como informou o gestor daquela empresa pública.

A questão é séria e pertinente pois traduz a falta de compromisso com a palavra dada, o descrédito dos agentes políticos e não respeita as expectativas dos cidadãos de todas as ilhas.

Ao não se incentivar o tão badalado mercado interno, que em anos passados se fazia com recurso aos ferries, contradiz-se a afirmação de Faria e Castro segundo o qual o transporte marítimo é “o elemento determinante na caminhada da continuidade territorial e da coesão territorial” da União Europeia. Além disso, o governo, impedindo o transporte marítimo em ferries, discrimina várias ilhas e, consequentemente, a mobilidade de pessoas e bens entre São Miguel, Santa Maria e, entre estas e os grupos central e Ocidental.

Tornou-se evidente que a tão badalada “tarifa Açores” que permitiu aos cofres da SATA um importante desafogo (quanto custou ao erário público este subsídio?), proporcionou um negócio de “rent-a-car” florescente, mas inoportuno para os açorianos deslocados, muitos dos quais optam pelo aluguer clandestino de viaturas privadas, sujeitos ao eventuais percalços. No primeiro caso, beneficiam empresas do ramo espalhados por todas as ilhas, com preços inoportunos e desajustados à qualidade dos serviços, o que faz perigar a atividade turística no seu todo.

Só para se fazer uma ideia da diferença de preços entre Lisboa e os Açores, consultei um site para o aluguer de uma viatura de baixo custo entre os dias 3 a 5 de outubro. Os preços não enganam. Em Lisboa: custava 4,75€ (2,36€/dia), no Pico: 61,50€ (30,75€/dia). A quem contrapõe que é a lei da oferta e da procura, respondo: - É a ganância do lucro exagerado a ditar o negócio, pois os salários e os impostos nos Açores são mais baixos.

Voltando ao transporte marítimo de passageiros, não é correto afirmar-se, sem mais, que os meios disponíveis nas viagens do grupo

central têm uma ocupação muito elevada. O certo é que transportando apenas entre 10 e 15 viaturas, os ferries não satisfazem as necessidades da época alta nem no canal Pico/Faial, nem entre as ilhas do grupo central, atendendo a que reside na Ilha Terceira uma numerosa comunidade de picoenses.

O mesmo acontecerá daqui a tempos com a solução de desviar o ferry Mestre Feijó para as viagens de verão entre São Miguel e Santa Maria, num percurso de 62 milhas náuticas percorridas em cerca de 3 horas.

O fluxo de passageiros e viaturas entre as duas ilhas - e o histórico das anteriores viagens em ferries comprova-o - exige um navio com maior disponibilidade de espaço, atendendo à dimensão da população micalense e à fronteira marítima imposta pelo governo na ligação com a Terceira.

Como passageiro frequente dos antigos ferries, considero preocupante que a opinião pública, os agentes políticos nomeadamente os autarcas e os deputados, não encarem este assunto com a importância que ele tem e que é repetidamente referido pelas autoridades regionais quando falam dos constrangimentos provocados pela ultraperiferia e pela insularidade.

Exigir de Bruxelas programas específicos para a mobilidade e coesão territorial, com os respetivos envelopes financeiros, quando internamente se desenvolve políticas contrárias de pendor centralista e concentracionárias é uma contradição insanável.

Para sermos respeitados pelos 27 estados membros, é imperioso um discurso e atuações que promovam as disposições europeias para as RUP.

Só assim a UE terá em conta as nossas reivindicações que são cada vez mais testadas pelos nossos visitantes europeus.



*Jornalista c.p.239 A
<http://escritemdia.blogspot.com>