ATA DA REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO CONSELHO DE ILHA DA TERCEIRA REALIZADA A 15 DE JULHO DE 2022.

Aos quinze dias do mês de julho do ano de dois mil e vinte e dois pelas nove horas e quinze minutos no Salão Nobre dos Paços do Concelho em Angra do Heroísmo, reuniu o Conselho de Ilha da Terceira em sessão extraordinária.

Nesta reunião estiveram presentes os seguintes conselheiros:

Presidentes de câmaras municipais:
José Gabriel do Álamo de Meneses – Presidente da Câmara Municipal de Angra do Heroísmo.
Ricky Joe Batista – Vice-presidente da Câmara Municipal da Praia da Vitória.

Presidentes de assembleias municipais:
Tânia Gil da Rocha Lemos – 1.ª Secretária da Assembleia Municipal de Angra do Heroísmo (em substituição do seu presidente Domingos Manuel Cristiano Oliveira da Cunha).
Paulo Manuel Martins Luís – Presidente da Assembleia Municipal da Praia da Vitória.
(1º Secretário da Mesa).

Membros eleitos pela Assembleia Municipal de Angra do Heroísmo:
Carlos Henrique da Costa Neves, José Miguel de Freitas Toste.

Membros eleitos pela Assembleia Municipal da Praia da Vitória:
José Adriano Meneses Laranjo, Valdemar Manuel Dias Toste, Valter Manuel Linhares Peres.

Presidentes de juntas de freguesia da ilha Terceira:
João Paulo da Costa Moniz – Presidente da Junta de Freguesia de S. Bento (AH).
Maria Cecília Narciso Vieira Sousa Costa – Presidente da Junta de Freguesia da Sé (AH).
Carlos Costa – Secretário da Junta de Freguesia das Fontinhas (PV).

Representantes dos setores empresariais:
Marcos Duarte Machado do Couto – Câmara do Comércio de Angra do Heroísmo.
(Presidente da Mesa).

Representante dos movimentos sindicais:
José Manuel Pimentel Dias – UGT.
Vítor Silva – CGTP.

Representantes das associações agrícolas:
José António Sozinho Azevedo – Associação Agrícola da Ilha Terceira.
(2.º Secretário da Mesa).

Representantes das Instituições Particulares de Solidariedade Social:
João Canedo Reis – URIPSSA.

Representante das associações de defesa da igualdade de género:
Raquel Azevedo Silva Cardoso Costa – UMAR.

Representante da universidade dos Açores:
Paulo João de Lemos Cabral de Sousa Fialho.

Deputados em representação da ilha Terceira na ALRAA:
Andreia Costa (PS), **Pedro Pinto** (CDS-PP).

Convidados especiais:
Engenheiro **José Ribeiro Pinto** (ligações marítimas).
Comandante **Vítor Fernandes** (ligações aéreas).
Doutor **Nuno Martins** (coesão territorial).

Ausências justificadas:

Assembleia Municipal de Angra do Heroísmo:
Nuno Alberto Lopes Melo Alves.

Assembleia Municipal da Praia da Vitória:
Maria Judite Gomes Parreira.

Deputados:
Rudolfo Franca (PS), **Nídia Inácio** (PSD), **Guilhermina Silva** (PSD).

Ausências não justificadas:

Assembleia Municipal de Angra do Heroísmo:
Marcelo Leal Pamplona.

Representantes dos setores empresariais:
Helga da Rocha Barcelos – Câmara do Comércio de Angra do Heroísmo.

Representantes das associações agrícolas:
Paulo Rocha – FRUTER.

Representante das associações do setor das pescas:
Paulo Rogério Pereira de Melo – Associação Terceirense de Armadores.

Representante das associações não-governamentais ligadas ao ambiente:
Paulo José Mendes Barcelos – Os Montanheiros.

Deputados:
Berto Messias (PS), **Francisco Coelho** (PS), **Tiago Lopes** (PS), **Luís Soares** (PSD), **Paulo Gomes** (PSD), **Alexandra Manes** (BE).

PERÍODO DA ORDEM DO DIA

Ponto 1 – Promoção externa da Ilha Terceira e dos Açores.

Conselheiro Marcos Couto (presidente da Mesa): Muito bom dia a todos, vamos dar início à nossa reunião. Convidámos três ilustres e distintos cidadãos desta ilha com reconhecidos méritos nos assuntos que serão hoje aqui discutidos, nomeadamente o senhor comandante Vítor Fernandes que nos falará das ligações aéreas, o senhor engenheiro José Ribeiro Pinto para dar um contributo ao nosso debate acerca das ligações marítimas e o doutor Nuno Martins para nos falar de questões relacionadas com a coesão territorial.

Gostaria de começar por esclarecer algumas questões relativas à polémica que foi levantada a respeito da candidatura apresentada pela Câmara do Comércio com vista à promoção da ilha Terceira e dos Açores no exterior. Ao contrário do que foi dito, o processo não se iniciou agora nos meses de junho ou julho, mas sim em dezembro do ano passado com conversações tidas com a entidade gestora do PO; decorreram várias fases intermédias com o desenvolvimento de diversas ações, nomeadamente as idas às feiras de Nova Iorque, Monte Real e Toronto e ao contrário do que foi referido, foi a Câmara do Comércio de Angra do Heroísmo que solicitou um convite à entidade gestora do fundo.

Este procedimento tem pelo menos cinco anos e sempre assim funcionou. Lembro que a Câmara do Comércio concorreu ao projeto «QUALPROTUR» no valor de 1 200 000,00 € em que o procedimento foi exatamente o mesmo. Na altura pedimos a abertura do aviso à entidade gestora e foi endereçado um convite semelhante a este sem que tivesse havido qualquer polémica. Ao contrário do que dizem, a promoção destas rotas destina-se aos Açores e não, exclusivamente à ilha Terceira, que é o *gateway* de entrada porque fomos nós a tomar a iniciativa.

Esta promoção tem a vigência de um ano e terminará com o final do PO em junho de 2023. A ATA (Associação de Turismo dos Açores) manifestou-se surpreendida mas tinha conhecimento que a Câmara do Comércio estava a criar esta promoção porque estivemos juntos na feira de Nova Iorque onde o assunto foi abordado.

Além da Associação de Turismo dos Açores, a Câmara do Comércio de Angra do Heroísmo é a única entidade reconhecida pela Confederação de Turismo de Portugal para fazer promoção turística. O senhor presidente da ATA sabe-o muito bem, tal foi a forma como se empenhou para que a CCAH não fizesse parte da Confederação de Turismo de Portugal.

Assim como a ATA, a Câmara do Comércio de Angra do Heroísmo é também uma instituição privada. Não existindo qualquer exclusividade na promoção, nada nos impede de apresentar esta candidatura e não se entende esta polémica, tendo em conta todas as dificuldades criadas pela pandemia. Uma iniciativa que tem por objetivo, o desenvolvimento da ilha Terceira e dos Açores em geral, parece afinal ser um problema

porque, pelos vistos, o que interessa é quem faz o quê e não as iniciativas em si. Só mesmo numa terra destas é que isto é considerado um problema.

Ao contrário do que disse o senhor professor Mário Fortuna, ninguém roubou nem desviou nada de São Miguel. Estamos todos satisfeitos e beneficiamos com as ligações para aquela ilha, mas esta é uma promoção turística dos Açores com o *gateway* de entrada pela ilha Terceira. A Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada e a Associação de Turismo dos Açores tinham profundo conhecimento das regras e sabiam como tudo estava a ser feito.

Com pena de não termos na reunião de hoje, um maior número de deputados que representam a ilha Terceira na Assembleia Legislativa Regional, deixo uma nota final relativa a uma declaração que ouvi num programa de rádio por parte do senhor professor Álamo de Meneses, por quem tenho uma especial amizade e admiração: «Tratando-se de São Miguel, estamos a promover os Açores, quando se promove outra qualquer ilha, aí já é bairrismo.» Pois, é exatamente o que estamos a procurar fazer e estas palavras sábias do senhor presidente da Câmara Municipal de Angra do Heroísmo definem muito bem o que se está a passar neste momento. Não somos nós os bairristas ou os separatistas e é contra isto que temos que lutar. É importante que fique claro que não estamos contra nada nem ninguém, apenas estamos a fazer o que outros já fizeram.

Conselheiro José G. do Álamo de Meneses (presidente da CMAH): Muito bom dia a todos. Na minha opinião e enquanto membros deste Conselho de Ilha, dirigentes da Câmara do Comércio, das câmaras municipais ou de outra qualquer entidade desta ilha, não devemos dar justificações do que fizemos ou não fizemos perante o que foi dito em São Miguel e cabe-nos o papel de seguir uma postura que vá de encontro aos interesses dos cidadãos que vivem nesta ilha.

Gostaria de me focar na história porque ando há uns anos envolvido nesta questão. Se recorrermos à memória coletiva e formos à origem deste problema, à exceção de São Miguel, as restantes ilhas dos Açores têm estado sempre envolvidas numa dialética difícil de resolver, ou seja, se a promoção da região deve fazer-se como um todo ou através de cada uma das ilhas em separado.

Se pegarem nos folhetos turísticos que estão aí por cima das mesas, às entradas dos restaurantes, dos hotéis ou onde quer que seja, poderão constatar que quando se fala em promover os Açores se destaca apenas uma ilha, ficando as restantes lá para as últimas páginas com um quadradinho aqui e outro ali. Tem sido esta a promoção dos Açores que levou já ao surgimento da ART (Associação Regional de Turismo) que acabou por se diluir e morrer.

Há aqui um percurso que se repete há mais de década e meia, ou seja, à exceção de São Miguel, poucas são as ilhas que se sentem representadas por aquela promoção. Quem já visitou os *stands* representativos dos Açores deve ter percebido que não se está a promover e a valorizar todas as ilhas de maneira uniforme e foi a constatação dessa

realidade que nos conduziu ao ponto em que estamos num ambiente claramente competitivo que só nos faz bem.

A competição territorial é uma realidade dentro do arquipélago, no resto do país e até na Europa. Com as mais variadas configurações, todos os territórios por essa Europa adiante, desde os países, regiões, municípios e até as freguesias, procuram promover-se num mercado altamente competitivo e difícil no sentido de cada um mostrar aquilo que tem. Já devem ter conhecimento do que tem sido feito na promoção das marcas territoriais e do surgimento de empresas especializadas que se deslocam praticamente todos os meses à Câmara Municipal para tentarem vender os seus produtos de promoção. É nesse contexto que temos que nos mover e não há explicações a dar a ninguém. Temos que resolver a nossa vida, promovendo a ilha Terceira da melhor forma que pudermos e soubermos e se os outros não quiserem aceitar, terão que viver com isto. Não temos que pedir licença a ninguém para fazermos o que nos compete.

As câmaras municipais da Terceira, em particular a de Angra do Heroísmo, têm feito um grande investimento nesta área. Na próxima segunda-feira vamos lançar um guia turístico em língua francesa, o primeiro que foi criado especificamente para da ilha Terceira, após termos lançado na primavera passada um outro em português que foi financiado pelo município de Angra, o primeiro guia capaz e muito bem feito para uma ilha dos Açores, o melhor que se encontra no mercado. A versão em inglês ainda não foi publicada devido a um problema de *stock* do papel de impressão que ficará disponível dentro de pouco tempo logo que a empresa resolva a situação.

Não vamos pedir licença a ninguém para fazermos estes investimentos por ser esse o nosso papel e é neste tom que deve seguir esta reunião. Temos um problema de promoção, estamos num mercado altamente competitivo e os Açores são uma marca territorial como um todo mas cada uma das ilhas pode e deve competir procurando o seu lugar no mercado.

Não devemos ter vergonha de continuar a dizer que não concordamos com promoções dos Açores que equivalem apenas a um destino, tentando transformar a marca Açores num só aeroporto e numa só ilha. A região é composta por várias ilhas, é este o caminho que temos que seguir com abertura e transparência e vivemos muito bem com as hipocrisias dos outros.

Conselheiro Paulo Luís (presidente da AMPV): Bom dia a todos. Indo de encontro às intervenções anteriores, creio que devemos assumir uma posição vigilante e tomar posições no sentido de continuar a salvaguardar os interesses da ilha. Tendo em conta a dinâmica que tem demonstrado, estou certo que o Conselho de Ilha da Terceira dará continuidade a este seu papel na defesa dos interesses da ilha, prestando especial atenção a quaisquer tentativas de a reduzir a um patamar inferior ao que lhe é devido.

Devemos tomar iniciativas para que os *players* ligados ao turismo tenham um papel cada vez mais dinâmico na promoção da ilha Terceira. A Câmara do Comércio e a Câmara Municipal de Angra do Heroísmo, juntamente com a aerogare das Lajes, têm

desenvolvido uma série de iniciativas num excelente trabalho de promoção com vista à captação de novas rotas para o «Destino Terceira».

Como membros deste Conselho em representação de várias associações e instituições, devemos continuar a trabalhar no sentido da criação de novos *players* turísticos além dos que já elenquei, sendo certo que nunca serão demais. O ano está a correr muito bem para o turismo da ilha Terceira mas precisamos de aumentar ainda mais este filão, explorando ao máximo as iniciativas levadas a cabo pelos *players* turísticos da nossa ilha.

Conselheiro José Azevedo (AAIT): Muito bom dia a todos os senhores conselheiros. Fiquei perplexo com as declarações da ATA, tendo em conta o seu objetivo de promoção do turismo nos Açores. Quem fizesse uma pesquisa *online* no sentido de reservar uma viagem para os Açores por altura da chegada das companhias *low cost* à região, apenas tinha o aeroporto de Ponta Delgada como porta de entrada, sendo que o restante percurso teria que ser feito de outra forma. A ilha Terceira não aparecia como destino e o assunto foi por diversas vezes tema de discussão neste Conselho de Ilha. Todo o trabalho desenvolvido pela Câmara do Comércio, a entidade competente, foi no sentido de colmatar estas lacunas, ou seja, a inação da ATA fez com que uma outra instituição tomasse diversas iniciativas no sentido de fazer o trabalho que ela própria não estava a fazer.

A Terceira como porta de entrada contribui para um aumento do potencial turístico, beneficiando também as restantes ilhas do grupo central, mais concretamente a Graciosa que tem a ilha Terceira como último ponto de toque, e não me parece que o nosso benefício afete a ilha de São Miguel.

Temos que trabalhar em prol dos Açores sem dividir o que temos porque a logística em termos turísticos começa a atingir outra dimensão em todo o arquipélago. Saímos todos a ganhar com uma promoção turística que traga mais voos diretos para a ilha Terceira, por isso temos que arrumar o assunto e seguir em frente.

Conselheiro Carlos Costa Neves (AMAH): Consciente que poderei repetir o que já aqui foi dito, acho que vale a pena expor aqui a minha posição para reforçar que este Conselho continua a demonstrar um grande consenso nesta matéria. Estamos aqui a representar diversos grupos de cidadãos e órgãos de vária natureza e por vezes parece que não temos direito à palavra «interesse». Devemos defender os interesses perfeitamente legítimos de cada uma das instituições que aqui representamos e nos tempos que vivemos devemos também vacinar-nos contra a palavra «bairrismo» porque ser bairrista é uma honra e um privilégio. Defendo os interesses do meu concelho, da minha ilha, da minha região, do meu país e por aí adiante e não abdico da minha condição de cidadania. Isto é ser livre, defendendo com toda a legitimidade os interesses dos cidadãos que aqui representamos.

Agradeço à Câmara do Comércio de Angra do Heroísmo as posições que tem vindo a tomar em relação a esta matéria e a outras já aqui abordadas a respeito dos transportes marítimos e aéreos de passageiros e carga, áreas em que temos sido claramente

prejudicados como resultado de uma visão limitada. Como membros deste órgão temos a obrigação de encontrar consensos na defesa dos tais interesses legítimos.

Conselheiro Valter Peres (AMPV): Desejo um bom dia a todos os senhores conselheiros aqui presentes. Os esclarecimentos do senhor presidente da Mesa foram muito importantes e é bom que este Conselho de Ilha faça perceber que está consigo porque é incompreensível que alguém levante sequer essa questão. Às vezes, quando não se quer fazer, procura-se atrapalhar, utilizando argumentos sem qualquer fundamento.

É importante que as pessoas percebam que o aeroporto das Lajes fica nos Açores e por aqui se faz também a promoção de todo o arquipélago. Já lá vai o tempo de uma só locomotiva que arrastava as outras carruagens e só nos faltava agora que outros tentem pôr grãos na engrenagem para que fiquemos para trás.

O Conselho de Ilha da Terceira deve dizer claramente e sem filtros que é este o caminho que pretendemos seguir procurando fazer o que outros não fazem e tentam emperrar a nossa engrenagem. Como disse o doutor Carlos Costa Neves, estamos aqui a lutar pelos interesses da ilha Terceira e o aeroporto das Lajes pode e deve ser um veículo de promoção do turismo dos Açores.

Conselheiro Pedro Pinto (deputado do CDS-PP na ALRAA): Muito bom dia senhor presidente, senhoras e senhores conselheiros. Já estive aqui como conselheiro eleito, agora estou na qualidade de deputado numa posição um pouco mais abrangente e com o dever de defender todas as ilhas por igual. No exercício do meu mandato, pauto a minha atuação pelos princípios da equidade porque é meu dever procurar fazer com que não haja quase tudo para alguns e quase nada para o resto. Não deixo de ser habitante desta ilha, por isso tenho também o dever moral de defender os seus interesses sem prejuízo das restantes.

Pegando na intervenção do senhor doutor Carlos Costa Neves que se diz bairrista com muita honra, apetece-me dizer: sejam bem-vindos à causa do bairrismo, algo a que estamos habituados há muitos anos no CDS-PP; ao início custa um pouco mas depois a gente habitua-se. Há muito que o argumento do bairrismo vem sendo ensaiado, usado e abusado e agora viraram o foco da acusação para a Câmara do Comércio de Angra do Heroísmo por fazer o que lhe compete ao defender os interesses dos seus associados das ilhas Terceira, Graciosa e São Jorge.

A CCAH não pode ser condenada por fazer o seu trabalho porque seria criticável se nada fizesse e tudo continuasse na mesma. Senhor presidente, devo felicitá-lo pelas diligências que tomou através do reconhecimento da Câmara do Comércio como um agente de promoção turística. Ao promover a ilha Terceira está a promover também a Graciosa, São Jorge e os Açores em geral. Mesmo que se estivesse a promover apenas os concelhos de Angra do Heroísmo e da Praia da Vitória, estar-se-ia a promover os Açores porque os que cá vivem são também açorianos.

É perfeitamente compreensível que, quem esteve durante demasiado tempo habituado a ter tudo e a definir o que seria distribuído e por quem, se sinta agora acossado quando

surgem outras entidades em defesa legítima dos interesses dos açorianos, em particular dos habitantes da Terceira, de São Jorge e da Graciosa. Está de parabéns a Câmara do Comércio, assim como todos aqueles que contribuíram para a materialização deste objetivo porque a Terceira tem condições muito particulares diferentes das outras ilhas, incluindo São Miguel. Temos uma aerogare civil numa infraestrutura com uma utilização predominantemente militar que não é gerida por uma multinacional o que, logo à partida, condiciona o fluxo turístico e a captação de voos.

A multinacional que faz a gestão dos aeroportos em Portugal é mais um parceiro de promoção, algo que não temos cá na ilha, por isso temos que trabalhar com os meios disponíveis e os financiamentos que conseguirmos obter. Dá mais trabalho mas os resultados estão à vista porque circulamos na rua, vemos os turistas e percebemos que as unidades hoteleiras e a restauração apresentam ocupações muito satisfatórias. Se a hotelaria tem hóspedes, a restauração tem clientes e a agricultura e as pescas terão a venda garantida dos seus produtos. Afinal de contas, tudo isto faz mexer a economia, gerando empregos e rendimentos para que as famílias possam alcançar o nível de vida que ambicionam.

Dou mais uma vez os parabéns ao senhor presidente da Câmara do Comércio de Angra do Heroísmo pelas iniciativas que tomou e digo-lhe que pode contar com todo o nosso apoio porque estamos aqui para defender as nossas causas.

Conselheiro José Toste (AMAH): Começo por desejar um bom dia a todos os senhores conselheiros. Como representante do grupo municipal do Partido Socialista na Assembleia Municipal de Angra do Heroísmo, não posso deixar de manifestar a minha satisfação pelos objetivos alcançados e lembro a tomada de posição conjunta naquele órgão há cerca de quatro meses, que foi depois trazida para análise e aprovada no Conselho de Ilha, na qual era solicitada uma maior promoção do «Destino Terceira» com uma tentativa de maior canalização de fundos para esse objetivo.

Quanto à relação com as demais ilhas e sem querer entrar numa espiral explicativa do que têm sido as nossas opções em termos de ilha, é importante referir que o interesse público regional é um pouco distinto e não transversal, tendo em conta a nossa realidade arquipelágica. Os intervenientes e atores políticos podem construir a sua visão através de uma perspetiva de ilha que, por vezes, pode revelar-se enviesada.

Como agentes do espaço público, devemos contribuir para a construção do interesse público regional através da defesa dos interesses da nossa ilha mas com uma certa ponderação dos interesses das demais. Quanto a mim, não existe uma sobreposição dos interesses da Terceira ao interesse público regional, mas sim uma continuidade que passa também por uma promoção do «Destino Açores» através da nossa ilha.

Uma última questão tem a ver com o financiamento e os prazos relativos a esta forma de promoção, tendo como data de termo o mês de junho de 2023. Gostaria de saber se a Câmara do Comércio tem alguma garantia de continuidade desta promoção do «Destino

Açores» através de cada uma das ilhas ou se voltaremos à ideia inicial com o modelo de promoção na sua globalidade.

Conselheiro Marcos Couto (presidente da Mesa): Julgo que nada ficará igual e esta situação irá clarificar e alterar a estrutura da próxima entidade que irá promover os Açores. É esse o trabalho que temos vindo a fazer.

Conselheiro José Pimentel Dias (UGT): Muito bom dia senhores conselheiros. Começo por manifestar o meu total apoio ao senhor presidente da Câmara do Comércio de Angra do Heroísmo pelo trabalho que está a desenvolver e por, finamente, colocar a ilha Terceira no mapa dos Açores, algo que não acontecia até agora.

A promoção dos Açores deixou de ser feita a nível regional pelas entidades do Governo Regional através da Direção Regional de Turismo, que hoje não tem atividade porque lhe foram retiradas as competências. As dificuldades de promoção turística da região prendem-se com o facto de a mesma ter sido entregue a uma entidade privada sediada na ilha de São Miguel, enquanto a Direção Regional de Turismo promovia melhor o «Destino Açores» quando estava sediada na cidade da Horta.

Temos que ser realistas e ter em atenção que a promoção dos Açores que é feita pela ATA com dinheiros públicos dos cidadãos que vivem nesta região destina-se 90 a 95% à ilha de São Miguel, pouco sobrando para a Terceira e não havendo praticamente promoção das restantes ilhas.

É preciso ver se a promoção dos Açores deve continuar nas mãos de uma entidade privada ou voltar para as mãos do Governo Regional através da entidade competente que é a Direção Regional de Turismo com trabalhadores qualificados que praticamente não desempenham tarefas no domínio da promoção do turismo. Está-se a pagar a trabalhadores para não desenvolverem as atividades para as quais foram contratados.

Porque não, a criação de um Instituto Regional de Turismo, uma entidade pública como existe a nível nacional que faz a promoção do país? Porque não temos na região uma entidade pública que faça a promoção do «Destino Açores»?

Não é por acaso que a ATA está sediada na cidade de Ponta Delgada em São Miguel. São mais de vinte as companhias aéreas que voam para São Miguel e quantas voam para as outras ilhas? Muito poucas. Neste domínio, reforço aqui o apoio da UGT ao senhor presidente da Câmara do Comércio da Angra do Heroísmo.

Ponto 2 – Ligações ao exterior e coesão territorial.

Comandante Vítor Fernandes (convidado especial - ligações aéreas): Muito bom dia a todos. Agradeço ao senhor presidente pelo convite para fazer esta breve apresentação em *PowerPoint* respeitante às acessibilidades e ao transporte aéreo nos Açores que considero um potencial ainda por explorar.

Vou dar uma breve explicação sobre aquilo que se chama o *hub-and-spoke*, a posição estratégica dos Açores e o potencial da nossa ilha. Darei alguns exemplos de operações conjuntas de aeroportos civis também operados por militares, dos constrangimentos de Ponta Delgada e explicarei a nossa proposta porque precisamos de um *master plan*.

Este quadrozinho do lado esquerdo representa um modelo de negócio, neste caso o modelo das rotas da RYANAIR que opera o ponto a ponto entre várias cidades porque tem tráfego que o permite. Escolhe aeroportos menos importantes ou secundários, exceto Lisboa, e tem sempre taxas de ocupação na ordem dos 85 a 90% porque, abaixo disso, perderia dinheiro.

Podemos encontrar várias formas de conjugar estes modelos. Em termos simplistas, o modelo *hub-and-spoke*, que foi iniciado pela QATAR, é utilizado em regiões ou cidades que não geram tráfego. As companhias aéreas vão buscar tráfego aos Estados Unidos da América, por exemplo, fazem-no passar pelo *hub* e distribuem-no para outro lado. Estão aqui algumas companhias como exemplo do *hub-and-spoke*: A EMIRATES, a QATAR, a ETIHAD, a SINGAPORE AIRLINES e a ICELANDAIR.

Gostaria que olhássemos para o modelo da ICELANDAIR porque tem muito a ver connosco devido ao posicionamento estratégico da Islândia no Atlântico norte. A Islândia tem menos de 600 000 habitantes mas possui uma companhia aérea com cerca de 44 aviões que, utilizando o modelo *hub-and-spoke*, transportou 4,4 milhões de passageiros em 2018 e 8 milhões em 2019. Além de possuir o *hub* em Reykjavik numa ex-base militar dos Marines até 1985, a ICELANDAIR tem também um processo *stop over* em que os passageiros permanecem até sete dias na Islândia sem qualquer pagamento extra pelos bilhetes, o que representa 600 000 passageiros por ano.

Penso que este modelo *hub-and-spoke* poderia ser replicado nos Açores porque temos um mercado muito amplo e estamos situados entre quatro continentes, ao passo que a Islândia fica basicamente entre dois continentes.

Um passageiro que viaje na LUFTHANSA de Toronto ou de Oakland para Barcelona tendo o *hub* em Frankfurt, demorará uma hora a mais do que se fizesse esse mesmo voo através dos Açores, o que representa também o gasto de mais dez toneladas de combustível para o operador.

Temos disponível na nossa ilha, um aeródromo militar com uma aerogare civil que podemos requalificar para evoluir e uma posição altamente estratégica que não estamos a aproveitar com aquela impressão de que os militares não deixam, mas li com atenção o acordo sobre as Lajes e não vi nada que nos impeça de o fazer. Há sempre a possibilidade de se fazerem negociações com os americanos, com o Governo Central e com a Força Aérea Portuguesa no sentido de se proceder a melhoramentos que tornem o nosso aeroporto muito mais apelativo para que uma empresa americana ou europeia possa fazer aqui a sua própria operação de *hub-and-spoke*, o que pode até vir a acontecer com a própria SATA que será privatizada dentro de três anos. Há que criar condições para atrair investimentos privados na SATA, requalificando o nosso aeródromo.

Se este modelo é rentável para a ICELANDAIR com 44 aviões, não vejo porque não o seja também aqui nos Açores, com o risco de atingirmos até um maior número de passageiros em *stop over* do que desejaríamos, o que poderia levar à necessidade da criação de quotas. Se uma operação destas tiver demasiado sucesso, poderá até ser prejudicial, como acontece em algumas cidades que são visitadas por demasiados turistas.

Dou-vos aqui dois exemplos de aeroportos militares que são também civis. O que estão a ver aqui era a área militar de Frankfurt até 2005, o ano em que foi feita uma negociação com a Força Aérea Americana que acabou por sair. Na altura, a cidade de Frankfurt tinha 51 milhões de passageiros, estava a crescer a uma taxa de 5,6% e passou a crescer à taxa de 1%, o que significa que os militares não estavam a fazer mossa no aeroporto.

O que estão a ver aqui do lado direito é a apresentação do *master plan* do desenvolvimento do aeroporto de Nápoles que tem três áreas militares e uma área civil. Tudo funciona bem de forma coordenada, por isso não vejo porque não o possamos fazer aqui numa base que recebe por dia, dois ou três aviões da Força Aérea Americana e tem um pequeno contingente da Força Aérea Portuguesa.

Sem menosprezar o aspeto do posicionamento militar da nossa base aérea, apenas digo que é possível coordenar, negociar e evoluir e nada disto impede que Ponta Delgada continue a ser um *gateway*. São Miguel é a ilha mais populosa dos Açores e merece continuar com o seu tráfego no ponto a ponto. Como a ilha Terceira não gera tráfego, precisa de optar pela solução alternativa que se chama *hub-and-spoke*.

O aeroporto de Ponta Delgada tem algumas limitações de espaço e a falta de um *taxiway* paralelo para permitir um maior movimento de aviões. Quando o vento é calmo, o espaço que decorre entre uma descolagem e uma aterragem andará por volta dos seis minutos. Descolámos dali e tinha aterrado no sentido contrário na pista 30. Fiz isto muitas vezes. Quando o vento é calmo, podemos utilizar as duas pistas, uma para aterrar e a outra para descolar, mas não pode haver nenhum avião na pista contrária porque obriga a atrasos. Em dias de vento mais forte que obriga a aterragens e descolagens num único sentido, a falta deste *taxiway* paralelo aumenta pelo menos para dez ou doze minutos os tempos de intermediação.

Se quiséssemos replicar aqui uma operação de *hub-and-spoke* através de uma empresa com apenas vinte aviões, os passageiros não quereriam esperar mais de uma hora e meia porque passariam na alfândega e entrariam em espaço *Schengen*.

Como nota final e em jeito de recomendação, por muito que nos custe, vamos ter que trabalhar no sentido de provar se tenho razão. Acho que a região precisa de um *master plan* e a ilha Terceira terá que olhar para isto sob o prisma dos técnicos. Gostaria de ver de novo os Açores no centro do mundo e acho que o *hub* é a infraestrutura que nos pode unir. Estes são os projetos realizados e as empresas com quem temos *partnerships* e participações. Muito obrigado pela vossa atenção.

Conselheiro Marcos Couto (presidente da Mesa): Há pouco não apresentei convenientemente o senhor comandante Vítor Fernandes. É um ilustre terceirense que

saiu da ilha muito jovem, fez a sua formação na LUFTHANSA, é formador de simuladores e instrução de voo na TAP e pilotou aquele avião que foi à China buscar equipamentos por altura da pandemia. A ilha Terceira e os Açores cometerão um erro enorme se não aproveitarem os seus conhecimentos porque tem uma vastíssima experiência neste campo. É consultor da Câmara do Comércio de Angra do Heroísmo na área da aviação e está a desenvolver vários projetos na ilha Terceira.

Engenheiro José Ribeiro Pinto (convidado especial - ligações marítimas): Muito bom dia e muito obrigado pelo convite. Começo por dizer que estou aqui a título meramente pessoal para expressar as minhas opiniões e factos. É importante que fique claro que estou reformado e não trabalho para ninguém.

O Decreto-Lei n.º 7/2006 de 4 de janeiro regula o sistema de transportes marítimos vigente na região. Estabelece o regime jurídico aplicável à cabotagem entre o continente português e as ilhas e diz o seguinte:

«*Os armadores devem efetuar ligações semanais entre os portos do continente e os portos de cada uma das regiões autónomas, cumprindo itinerários previamente estabelecidos que garantam a escala quinzenal em todas as ilhas com meios adequados. Devem garantir que o tempo de demora de expedição entre a carga e o destino não ultrapasse os sete dias úteis e, na medida do possível, assegurar que a carga contentorizada seja sempre desconsolidada no porto de destino. Devem assegurar ainda a continuidade do serviço pelo período mínimo de dois anos e praticar o mesmo frete para cada mercadoria, independentemente do porto ou da ilha a que a mesma se destine.*»

Este artigo diz ainda num segundo ponto: «*Sem prejuízo do que foi referido anteriormente, os armadores podem assegurar a cabotagem insular através do recurso à subcontratação desde que obtenham previamente autorização das autoridades competentes.*»

Neste momento existem três armadores nacionais a operarem entre o continente e as ilhas: a TRANSINSULAR, a MUTUALISTA AÇOREANA e a GS LINES. De acordo com este Decreto-Lei, a obrigatoriedade de servir teoricamente todas ilhas em termos de transportes faz com que o custo seja mais elevado, penalizando fortemente as ilhas com mais movimento, ou seja, se não existisse esta obrigação, os portos de Ponta Delgada e da Praia da Vitória poderiam praticar preços muito mais baixos. Em compensação, é muitíssimo mais caro levar um contentor ao Faial ou às Flores.

À exceção de Ponta Delgada e da Praia da vitória, os portos dos Açores não têm capacidade para efetuar cargas e descargas, por isso os navios têm que dispor dos seus próprios meios para o fazerem, o que torna as operações ainda mais caras. Um navio sem meios próprios de descarga sai mais barato, mas falarei disso mais adiante.

Embora o Ponto 1 deste Decreto-Lei obrigue o armador a efetuar ligações a todos os portos, a verdade é que o Ponto 2 permite que não o faça e é por isso que acabam por passar os contentores de uns para os outros. Um contentor pode sair de um porto num determinado navio e ser transferido para outra embarcação num determinado porto,

uma situação que acontece cada vez com mais frequência. O sistema tem vindo a funcionar e posso mesmo dizer que o transporte marítimo de mercadorias de e para a região é o exemplo de um modelo que, promovendo a concorrência, responde às necessidades sem consumir recursos públicos. Há mais de dez anos que tenho vindo a expressar a minha opinião acerca do assunto e a verdade é que o primeiro argumento que normalmente é utilizado é que não é necessário mudar o sistema que é autossustentável. Contrariamente ao que acontece com outras atividades, o transporte marítimo não tem subsídios do Governo, por isso sai muitíssimo caro e acabamos por ser nós a subsidiá-lo.

São feitas duas viagens por mês por cada navio. As ilhas de Santa Maria, Graciosa e Flores recebem um navio quinzenalmente e o Faial recebe um navio por semana, enquanto o referido Decreto-Lei obriga a que se deslocassem três navios a todas as ilhas. A MUTUALISTA vai lá quinzenalmente e os outros dois fazem-no uma vez por mês, passando-se o mesmo com o Pico e São Jorge. O porto da Praia da Vitória recebe três navios por semana mais um navio proveniente dos Estados Unidos da América, enquanto Ponta Delgada recebe seis navios semanalmente. A GS LINES é o único armador que se desloca à ilha Graciosa, apenas a MUTUALISTA vai a Santa Maria e só a TRANSINSULAR é que vai às Flores porque os outros armadores não o fazem. Depois dos estragos causados no porto das Flores pelo furacão Lourenzo em 2020, o Governo Regional optou por uma solução especial e apenas a MUTUALISTA se desloca à ilha do Corvo, uma situação que não merece para já muitos comentários; é melhor não os fazer.

Há uma quantidade de contentores que saem de Lisboa e de Leixões num navio e são baldeados para outro em Ponta Delgada de modo a chegarem ao seu destino final. Diz-se que os contentores devem ir diretos de Lisboa para a Horta, o que é mentira; há muito que isso não acontece e o navio que lá vai uma vez por semana leva os contentores dos outros.

Para termos uma ideia, Ponta Delgada movimenta 61% das mercadorias, a Praia da Vitória movimenta 23%, a Horta e São Roque do Pico movimentam 4%, as Velas e a Calheta na ilha de São Jorge têm um movimento conjunto de 3%, Vila do Porto em Santa Maria movimenta 1,64% e a Graciosa tem apenas 1% das mercadorias. Em termos de contentores, passa-se praticamente a mesma coisa. Ponta Delgada movimenta 60% dos contentores, pela Praia da Vitória passam 22%, a Horta movimenta cerca de 5%, São Roque do Pico recebe 4,5% e as Velas têm um movimento de apenas 3% de contentores. O grosso vai para Ponta Delgada, cerca de metade fica na Praia da Vitória e o resto é distribuído pelas restantes ilhas onde existe pouquíssimo movimento de contentores.

A ilha do Faial recebe 115 contentores por semana. É evidente que cada ilha tem a sua quota de mercado mas, ao dividirmos por três, vemos que é praticamente impossível a um navio vindo de Lisboa, transportar trinta contentores por semana para o Faial e para o Pico e menos ainda para São Jorge e Graciosa, por isso os armadores baldeiam os contentores de uns para os outros.

Os três armadores praticam o frete na ordem dos 1 700,00 € por um contentor de vinte pés e cerca de 2 800,00 € por um contentor de quarenta pés, uns preços perfeitamente exorbitantes. É perfeitamente normal que os clientes com maior volume de negócios, beneficiem de melhores preços e os armadores cobram 500,00 € entre si. Dando um exemplo, eu transporto para São Miguel os contentores de todos os meus clientes; como não estou interessado em ir à Graciosa, pago 500,00 € à GS LINES pelo transporte de cada um dos meus contentores. Ficam assim com uma ideia de quanto isto custa e como funciona.

O tráfego local de contentores é muito reduzido e por definição da autoridade marítima, está dividido pelos três grupos de ilhas. Um armador de tráfego local que esteja sediado no grupo central não se pode deslocar aos grupos ocidental e oriental e vice-versa. São pequenas empresas de armadores com pequenos navios que fazem ligações entre as ilhas dos grupos a que pertencem; transportam carga geral fracionada, eventualmente paletizada ou em pequenas caixas e prestam um pequeno mas importante serviço nas trocas comerciais entre as ilhas mais próximas. Apesar de se tratar de pequenas empresas que transportam cargas de pequena dimensão, fazem-no de forma praticamente monopolista a preços relativamente elevados. As cargas transportadas pelos TMG daqui para São Jorge ou para o Pico são muito caras. O Decreto-Lei que referi data de 2006 mas baseia-se num outro mais antigo e as coisas estão otimizadas e funcionam assim há uma data de anos.

Os armadores estudaram bem a situação, fizeram tudo o que deviam e a baldeação dos contentores na ilha de São Miguel sai-lhes mais barata. Tudo o que sair deste esquema que vos descrevi, vai encarecer ainda mais o sistema de transportes marítimos e os armadores oferecem o máximo de resistência a essas mudanças. Tenho vindo a dizer isto há mais de dez anos e os armadores não se preocuparam em contrariar a situação. O senhor comandante Lizuarte Machado deu-se ao trabalho de fazer um estudo e provou que o sistema atual de transportes marítimos é o mais barato possível para os armadores.

É importante que fique claro que, tudo o que sejam pedidos de coisas desgarradas dentro do atual sistema com os navios que temos a operar, vai encarecer os transportes. Na minha opinião, o transporte entre o continente e o arquipélago deve ser separado do transporte inter-ilhas com a criação de um sistema que faça a devida distribuição.

Os elevados preços do transporte dificultam extremamente o mercado interno que é praticamente inexistente. Se eu quiser enviar um contentor do Pico para são Jorge que fica mesmo ali em frente, quando o mesmo puder ser carregado, vai para São Miguel e se tudo correr bem, chega às Velas na semana seguinte.

Na minha opinião, é necessário mudar a lei para dinamizarmos o mercado interno, separando o transporte inter-ilhas do transporte continente/Açores que deveria ser feito apenas com duas entradas em Ponta Delgada e na Praia da vitória, mas os estudos que o Governo Regional encomendou hão de revelar as melhores soluções.

Os portos da Praia da Vitória e de Ponta Delgada estão apetrechados com equipamento de carga e descarga que pode ainda vir a ser reforçado porque há navios que não possuem meios próprios para esse fim e saem mais baratos. A instalação de uma grua custa cerca de um milhão de euros, são necessárias duas em cada navio e o transporte de contentores para o Faial, Pico, São Jorge ou Graciosa sai muito mais barato a partir do porto da Praia da Vitória do que do porto de Ponta Delgada que já se encontra saturado.

No que diz respeito ao transporte continente/ilhas, faz todo o sentido que existam duas portas de entrada com o serviço a ser feito por dois ou três navios ou os que forem necessários, estimando-se aqui uma poupança de cerca de 22 a 24 milhões de euros por ano. Por outro lado, a distribuição inter-ilhas poderá ser feita por dois ou três navios. Um deles faria a ligação Praia da Vitória/São Jorge/ Pico/Faial, o outro complementaria com a rota Praia da Vitória/Santa Cruz da Graciosa/Flores e um terceiro navio circularia entre a Praia da Vitória, Ponta Delgada e Vila do Porto em Santa Maria. Os navios que circulassem nos grupos ocidental e central, trariam as cargas para o porto da Praia da Vitória e um outro navio faria o transporte para São Miguel e Santa Maria.

É necessário alterar a legislação e o Governo deve negociar com as empresas que estão atualmente no mercado, mas não podemos alterar isto à bruta porque temos armadores em atividade há muitos anos nas ligações Lisboa/Açores e no tráfego local. Poderão ser criadas linhas de apoio financeiro para substituição dos navios e é necessário envolver as câmaras do comércio, promovendo um mecanismo legal para que a redução do preço do transporte entre o continente e os Açores se faça sentir no transporte inter-ilhas.

Havendo uma poupança de mais de 20 milhões de euros no transporte continente/Açores, poderá investir-se mais cerca de 10 milhões no transporte inter-ilhas, ficando a sobrar ainda entre 10 a 13 milhões de euros. Poderá ser aplicada uma taxa nos portos de Ponta Delgada e da Praia da Vitória para compensar o prejuízo do transporte marítimo inter-ilhas e esta poupança de 10 a 13 milhões de euros levaria a uma redução de 10 a 15% no preço do transporte de um contentor entre o continente e os Açores.

Doutor Nuno Martins (convidado especial - coesão territorial): Muito bom dia a todos. Agradeço ao Marcos Couto o convite para estar aqui presente. Começarei por abordar a situação global que vivemos, depois falarei das estratégias e lá mais para o final da minha intervenção, farei referência à adequação dos desafios ao arquipélago dos Açores em particular.

Um problema fundamental que temos hoje em dia na economia a nível global relacionado com os transportes tem precisamente a ver com as cadeias de abastecimento, um tema que era posto um pouco de lado há alguns anos mas tem-se afirmado de forma cada vez mais evidente.

No início da pandemia dei uma entrevista ao Jornal de Negócios, dizendo que este aumento de preços não iria desaparecer rapidamente e não seria desejável que tal acontecesse porque os custos das cadeias globais de abastecimento são demasiado elevados em termos económicos, sociais e ecológicos. No contexto atual não me parece

realista a ideia de que retomaremos a situação anterior à pandemia, por não ser sustentável do ponto de vista económico, social e ambiental. Não estou a dizer que desaparecerá aquilo a que chamamos globalização mas haverá uma reconfiguração e regionalização de algumas cadeias de abastecimento. Neste contexto, colocam-se alguns desafios acerca das estratégias de desenvolvimento de várias regiões, incluindo os Açores, que têm a ver com duas questões fundamentais: o posicionamento da região no contexto global através dos seus canais de exportação e importação e a forma de organização através do chamado mercado interno, como bem referiu há pouco o senhor engenheiro José Ribeiro Pinto.

Quando se pensa no desenvolvimento e nas chamadas teorias da dependência, tem havido uma tendência para contrastar os modelos de exportação com os modelos de mercado interno e a substituição de importações como sendo duas coisas distintas, optando apenas por uma delas. É costume apontar casos de regiões ou países que apostaram num modelo mais voltado para as exportações e foram bem-sucedidos e outros que optaram pelo mercado interno mas não obtiveram sucesso, por isso não são exemplos a seguir.

Não se estuda com tanta profundidade o sucesso das regiões que se voltaram para o modelo de exportação e se essas condições poderão ser replicadas noutras zonas, nomeadamente aqui nos Açores, e não foram também tidos em conta os motivos pelos quais, as outras regiões foram mal sucedidas por terem tentado desenvolver o seu mercado interno.

As regiões, cidades-Estado ou países que conseguiram dinamizar a sua economia, resolviam problemas de pobreza e exclusão social através da dinâmica das exportações, desenvolvendo economias em que havia algum controlo do Estado sobre diversas áreas, incluindo o setor financeiro. Conseguiam fazer com que as exportações correspondessem a um modelo de criação de emprego com um efeito multiplicador no resto da economia. Essas situações verificaram-se, por exemplo, em diversas economias asiáticas que não são replicáveis no contexto ocidental.

Muitas das economias que se voltaram para o mercado interno não funcionaram por estarem demasiado dependentes do setor primário. As exportações de produtos primários de menor valor acrescentado captavam pouco valor nos mercados internacionais e acabava por haver um grupo que se apropriava dos ganhos decorrentes dessa atividade, criando situações de desigualdade na distribuição dos rendimentos que, acabando concentrados, levavam a uma maior procura dos bens de luxo em detrimento dos bens de primeira necessidade. Essas economias tentavam dinamizar o seu mercado interno recorrendo a mercados externos para a procura desses bens de luxo, levando a uma forte componente de importação que não era compensada pelas exportações.

Foi aqui referida há pouco a questão da locomotiva. Além da própria metáfora sugerir que a dinâmica se concentra em apenas uma zona, deixando as restantes completamente passivas, se não houver a tal articulação ao nível do mercado interno que garanta uma

transmissão dos ganhos da exportação a outros setores da economia com a criação de emprego, a locomotiva vai por ali fora, deixando os outros para trás e gera-se aquilo a que se chama «economias dualistas» propícias ao surgimento de fenómenos de desigualdade, pobreza e exclusão social.

Quando pretendo um setor competitivo, não devo pensar que vou de imediato conseguir competir globalmente, ou seja, é mais razoável esperar alguma competitividade em termos locais, podendo obter alguns ganhos de aprendizagem através do alargamento do mercado interno, principalmente quando se trata de produtos com algum valor acrescentado.

Tenho estado a dar aulas no Porto onde as pessoas usam frequentemente metáforas de futebol, que acabo por utilizar também, apesar de não ser seguidor de futebol. Se eu tiver uma equipa nas distritais e quiser pô-la a jogar na liga dos campeões, se calhar faz mais sentido fazê-la passar pelas várias fases para ir ganhando alguma competitividade até lá chegar.

A questão do mercado interno é fundamental para a coesão e dinamização dos setores exportadores para que se possa alcançar uma dinâmica e a tal locomotiva de que há pouco se falou, se articule com as restantes carruagens que devem também conseguir um efeito multiplicador. Esta visão é importante porque hoje em dia estamos muito habituados a trabalhar a economia com estatísticas diversas que tendem a reduzir uma realidade multidimensional a um número apenas.

Quando falamos de crescimento económico somos levados a pensar que se trata de uma espécie de bolo que vai crescendo de forma homogénea, mas nada cresce assim na economia ou tão pouco na biologia. Não conseguimos ampliar um bebé para o tamanho de um adulto sem que haja uma transformação estrutural. Qualquer processo a que queiramos chamar de crescimento, tanto na articulação entre setores como na articulação regional, implica sempre uma transformação estrutural. São necessárias zonas com uma dinâmica de exportação na economia que está fora dos Açores, conseguindo ao mesmo tempo a articulação suficiente no mercado interno que cause os tais efeitos multiplicadores entre setores sem essa tal locomotiva.

A geografia por vezes acaba por determinar as soluções de longo prazo. Lembro que um dia ouvi nesta sala o professor Barry Cunliffe a falar sobre outro tema, os achados arqueológicos, focando muito o seu trabalho no impacto da geografia sobre a história das civilizações.

O que salta à vista sobre o modo como poderá ser feita esta articulação é que os Açores são um triângulo composto por São Jorge, Pico e Faial e mais três pares assimétricos de ilhas que são a Terceira e a Graciosa, São Miguel e Santa Maria e as Flores e o Corvo. A assimetria acontece em São Miguel face a Santa Maria e na Terceira face à Graciosa. A ilha das Flores não tem a dimensão de são Miguel ou da Terceira mas a tal assimetria acaba por acontecer porque o Corvo é uma ilha muito pequena.

Gosto de falar a seguir a outras pessoas para basear um pouco o meu raciocínio no que foi dito, por isso me parece fazer todo o sentido a sugestão do senhor engenheiro José Ribeiro Pinto acerca das duas portas de entrada e saída através dos portos da Praia da Vitória e de Ponta Delgada. Por outro lado, é importante perceber como se poderá interligar o tal triângulo como de uma só ilha se tratasse e de que forma a ilha menor desses pares assimétricos de ilhas, poderá obter alguma especialização e competitividade produtiva através da articulação desse mercado interno para depois poder eventualmente partir para outros voos.

Não acredito em soluções em que um Estado escolhe os campeões nacionais ou regionais que vão competir, assim como não me parece que as coisas funcionem sem a sua intervenção. Mais do que a dicotomia entre mercados e Estados, prefiro pensar na forma como os sistemas se poderão articular com um componente público ou privado de proporções diferentes conforme as realidades políticas, sociais e culturais de cada zona.

É importante também não perder de vista que a unidade política fundamental são os municípios. Demos à biblioteca pública, o nome do doutor Luís da Silva Ribeiro, que talvez ficasse igualmente feliz se prestássemos um pouco de atenção às coisas que escrevia, porque há cem anos levantava já a questão de alguns municípios poderem não ter a massa crítica suficiente. Parece-me que a unidade política está suficientemente distanciada dos interesses locais para conseguir alguma visão do que deve ser o bem comum, mas suficientemente próxima das populações para não se tornar uma entidade demasiado distante.

Estamos agora num processo de descentralização de competências que tem os problemas que se conhece mas que gostaria que fosse bem-sucedido porque é uma questão fundamental para o que poderia ser um modelo regional. Paralelamente a tudo isto existem também problemas graves a resolver nas questões da pobreza e da desigualdade. A doutora Andreia Costa que está aqui presente lançou uma estratégia para o combate à pobreza e exclusão social, da qual tive a honra de fazer parte na comissão científica. Reconhecendo a importância destas situações nos Açores, existe ainda a necessidade de formação dos recursos humanos adequados para o que seria este tipo de economia.

Quando trabalhei cá na Universidade dos Açores, constatei que havia de facto uma tendência para se centralizar tudo em Ponta Delgada, mesmo quando havia condições para que as coisas funcionassem cá. Passados quase dez anos, foi um prazer participar nesta reunião do Conselho de Ilha e ver outro tipo de atitude face ao que poderá ser o papel da ilha Terceira e de todo o grupo central no futuro dos Açores. Muito obrigado.

Conselheiro Marcos Couto (presidente da Mesa): Agradeço mais uma vez a presença dos nossos três convidados, lembrando que a ilha Terceira tem gente muito boa e de grande qualidade que não é fácil encontrar nos Açores. O senhor comandante Vítor Fernandes, o senhor engenheiro José Ribeiro Pinto e o doutor Nuno Martins representam toda essa qualidade que deve estar ao serviço dos Açores.

Peço aos nossos convidados que nos disponibilizem estas suas apresentações em *PowerPoint* para que as possamos partilhar com todos os senhores conselheiros e exercer o *loby* que a ilha Terceira precisa junto de quem tem o poder ou está na oposição.

Conselheiro Paulo Luís (presidente da AMPV): É uma delícia ouvir-vos aqui. Como secretário da Mesa do Conselho de Ilha e visto termos na ilha Terceira gente muito competente nas diversas áreas, lancei o desafio ao senhor presidente da Mesa no sentido de voltarmos a convidar algumas individualidades para intervirem neste Conselho.

Tendo já a SATA como o atual *player*, pergunto ao senhor comandante Vítor Fernandes qual seria a dimensão ideal da frota de uma companhia aérea para que a aerogare das Lajes pudesse transformar-se num *hub-and-spoke.*

Dirigindo-me agora ao senhor engenheiro Ribeiro Pinto, pergunto se, na sua opinião, haverá interesse por parte dos atuais armadores para que o modelo de transportes marítimos seja verdadeiramente alterado. Em tempos houve algumas tentativas de estudos acerca da transformação do Porto da Praia da Vitória num *hub* marítimo internacional do Atlântico norte, por isso gostaria de saber se esta situação poderá tornar-se uma realidade. Contudo, e visto que o porto da Praia da Vitória existe há trinta anos, decerto os grandes armadores mundiais teriam já demonstrado algum interesse.

O doutor Nuno Martins falou aqui da possibilidade de implementação de uma série de modelos. Tendo em conta a parte política e o bairrismo – esse palavrão já aqui referido neste Conselho de Ilha – pergunto-lhe se poderá implementar-se nos Açores algum modelo de transportes politicamente aceitável por todas as ilhas sem a existência da tal carruagem que prejudique umas em relação às outras e se o senhor vê na ilha Terceira algum produto/serviço que lhe permita uma relevância a nível regional, nacional ou até mesmo internacional.

Por último e como geógrafo, penso que a geografia trouxe ao arquipélago dos Açores noutros períodos da sua história, uma maior visibilidade internacional do que a que tem hoje em dia. Qual o modelo de transportes possível para que os Açores não sejam tão prejudicados pela sua situação geográfica?

Comandante Vítor Fernandes (convidado especial - ligações aéreas): Dependendo de uma série de circunstâncias, consigo ver a SATA com uma frota de quinze a vinte aviões mas a Azores Airlines não pode adquirir mais aeronaves. Quando falo no *hub* e na hipótese de nos colocarmos estrategicamente no centro do mundo, refiro-me a médio ou longo prazo, mas é necessário começar já a trabalhar para se atingir esses objetivos.

Que eu saiba, o nosso país não possui um *master plan* aeronáutico mas os Açores podem começar a dar o exemplo, estudando formas de utilizar este aeroporto sem depender de injeções sistemáticas de dinheiro em campanhas para se fazer um voo para aqui ou outro para ali. Com base no mercado, poder-se-ia criar um *hub* com uma rede gerada pela própria empresa com voos diretos para qualquer dos destinos dessa mesma rede sem passarem por Lisboa e poderíamos negociar com os Estados Unidos da América um *advanced customs* aqui na base aérea das Lajes.

Pensemos na vantagem competitiva de uma empresa que utilizasse os Açores em relação a qualquer outra empresa *legacy*. O *hub* é isso mesmo; com o *advanced customs* fazemos passar os nossos passageiros na troca de aviões. Aterram nas Lajes provenientes de Nova Orleães e vão para Paris, Londres ou outro qualquer destino. Teríamos assim uma enorme vantagem competitiva porque os *customs* demoram horas nos Estados Unidos. Como tripulante, e apesar de me encontrar na linha prioritária, cheguei a esperar 3h50m nos *customs* de Chicago.

Fazendo aqui os *advanced customs*, os passageiros vindos da Europa chegariam ao seu destino já em voo doméstico. Depois seria necessário um *quick change*, um hotel de aeroporto e um sistema *multi model* que fizesse a interligação da carga com o porto da Praia da Vitória, dando-lhe relevo como centro do *hub* interno de distribuição.

Engenheiro José Ribeiro Pinto (convidado especial - ligações marítimas): Até 2019 os armadores não tinham qualquer interesse na mudança. Os preços eram caríssimos, ninguém os controlava e éramos nós que pagávamos no supermercado. Não havia subsídios e o Governo não precisava de se preocupar porque o sistema era autossuficiente. Não digo que haja cartel mas parece que as coisas estão combinadas. O Governo nunca deu sinal, os armadores não tinham qualquer interesse e até o nosso Grupo Bensaude foi desde logo um forte opositor a qualquer mudança. Isto é claro e tem que ser dito.

É possível que haja mudanças devido à pandemia e ao aumento do custo dos combustíveis mas defendo que o Governo Regional terá que convencer e entusiasmar os armadores – principalmente os que têm os seus negócios montados há muitos anos – ou criar incentivos, liberalizando o mercado continente/Açores. Quanto a mim, a forma mais harmoniosa de resolução do problema teria que passar pelo Governo Regional e pelo mercado interno através dos TMG, dos barcos do Pico, de Santa Maria, etc.

Contrariamente ao que os TMG vêm defendendo ao longo dos últimos tempos, não me parece que a solução seja a obtenção de uma licença à força para poderem ir a São Miguel. Prestam um serviço muito valioso mas são caríssimos e não funcionam tão bem quanto isso. Para que o serviço inter-ilhas possa ser feito da forma como previ, os armadores como a TRANSINSULAR ou a MUTUALISTA têm que ser consultados porque são eles que têm a capacidade e os meios. O ideal seria juntar os armadores do tráfego local aos da cabotagem e formar uma empresa inter-ilhas através de um serviço de concessão.

Parece-me lógica a solução de um *hub* internacional porque passam aqui perto, pelo menos seis milhões de contentores provenientes de África, da América do norte e da Europa, mas temos dois problemas: em primeiro lugar é preciso construir um *hub* de raiz e o porto de Sines funciona já como um grande *hub* que continua a crescer.

A região não tem capacidade para construir um *hub* e terá que ser uma grande empresa internacional a fazê-lo. Não se sabe o que foi feito pelos grupos de trabalho acerca deste

assunto e nunca se ouviu falar de resultados dos estudos, mas parece-me que não chegaram a nenhuma conclusão.

Doutor Nuno Martins (convidado especial - coesão territorial): A resposta a questões desta natureza terá sempre que envolver agentes locais e não me parece que possa ser dada por uma única pessoa. A geografia como fator explicativo começou a ser um pouco posta de lado devido às teorias do determinismo geográfico que foram vistas como inválidas. Passou-se de um extremo em que a geografia determinava tudo, para o extremo em que já não interessa para nada, mas nenhuma das situações é verdadeira. Os Açores são um triângulo mais três pares assimétricos de ilhas e a dinamização do mercado interno parece-me importante visto que a Terceira e a Graciosa se situam perto do triângulo.

Quanto aos produtos em que se pode ser competitivo nacional e internacionalmente, gosto sempre de partir daqueles que já o são de alguma forma. Além do turismo que está em expansão, exportamos produtos do setor agrícola que implicam um forte recurso a fatores endógenos, ou seja, existe uma enorme componente de importação, seja em medicamentos de uso veterinário, em pesticidas, rações, etc.

Os meus colegas do antigo departamento de ciências agrárias da universidade dos Açores falavam já na possibilidade da substituição de fatores exógenos por endógenos e do enriquecimento das pastagens com leguminosas, etc. Penso que estamos a caminhar para esse tipo de abordagem que nos poderá trazer alguma competitividade e o facto de essas soluções terem sido postas de lado no passado, não significa que não possam ser recuperadas. Há pouco falei do doutor Luís da Silva Ribeiro porque gosto de lembrar sempre as coisas inteligentes que foram ditas por pessoas inteligentes e há bastante reflexão feita por quem sabe mais do assunto do que eu.

Estamos numa posição privilegiada para responder a este desafio ecológico que é fundamental. Não quero com isto dizer que se acabe com os medicamentos veterinários ou tudo o resto mas penso haver, no contexto atual, margem para algum reajustamento.

Uma outra questão fundamental e que deve estar sempre presente é a pobreza e a exclusão social. A distribuição das terras e das rendas nos Açores é estrutural e o emprego público é bastante mais remunerado do que os restantes setores como a agricultura, a construção civil, as pescas e outros ramos do comércio. Para a qualificação desses setores é fundamental uma dinamização concomitantemente com a adequação dos recursos humanos.

O sucesso alcançado por algumas regiões deve-se sempre a alguma articulação entre três áreas fundamentais que são o Estado, as empresas e as universidades ou outros polos promotores de conhecimento. Algumas destas entidades têm estado demasiado centralizadas sem tão pouco resolverem os problemas das zonas onde estão sediadas. É o que acontece na ilha de São Miguel, como todos sabemos.

Conselheiro Carlos Costa Neves (AMAH): Está-se de novo a falar de estudos. Para o transporte marítimo correm, para o transporte aéreo não sei se há e pergunto se está

garantida a competência e a isenção das entidades responsáveis por tais estudos, visto haver aqui claramente um problema de poder. Se a exteriorização se vê no porto, no aeroporto, na universidade, no hospital, na empresa de eletricidade, etc., e existe um movimento de concentração de *hub* numa única ilha, a questão prende-se com a forma como nos organizamos para fazermos face a esse poder.

Temos visto a Câmara do Comércio, a Associação Agrícola e outras entidades sindicais a fazerem uma certa contenção mas parece-me haver aqui um real problema e é preciso poder para levar à aceitação da razão. Estou convencido que todas as ilhas dos Açores beneficiariam com as abordagens que foram aqui feitas em termos de perspetivas de desenvolvimento e de organização dos transportes marítimos e aéreos, por isso quero agradecer as intervenções muito elucidativas dos três convidados que foram uma grande ajuda à reflexão.

Como vamos influenciar o pensamento regional se, com uma concentração de estruturas, houve também uma concentração de poder político? Isto obriga-nos a valorizar muito este Conselho de Ilha e as ideias aqui construídas em conjunto para que possamos ter alguma influência na decisão porque a partir de certa altura começa-se a desacreditar de estudos, seja para o porto da Praia da Vitória, para a Lajes ou para onde for. Começa-se a pôr em causa a isenção e independência de quem faz os estudos porque parecem feitos a pedido de quem os paga.

Podendo parecer mais uma intervenção bairrista da minha parte, não vejo como poderemos sair disto, a não ser que exerçamos maior ação e poder através das autarquias locais, da representação na Assembleia Legislativa Regional, dos membros do Governo Regional na ilha Terceira, das câmaras do comércio, dos sindicatos e até da comunicação social. Desculpem-me um certo ar de pessimismo mas lanço aqui este desafio porque, sem esse poder, não seremos consequentes.

Conselheiro Marcos Couto (presidente da Mesa): Revejo-me nas palavras do senhor conselheiro Costa Neves e encaro-as como um desafio, um papel que nos cabe como membros deste Conselho de Ilha. Estão aqui presentes ou têm assento neste Conselho quase todos os que poderão fazer algo mas é necessário mudar um pouco certas mentalidades.

Comandante Vítor Fernandes (convidado especial - ligações aéreas): Os estudos são obrigatórios, a aviação é extremamente regulamentada, tudo o que decidamos fazer obriga a um *master plan* e existe uma diferença entre os estudos políticos e aquilo que se quer fazer. Os estudos relativos à nova localização do aeroporto de Lisboa vêm do tempo de Marcelo Caetano, ainda não foi tomada qualquer decisão e a Ota ficou esquecida desde a altura em que fui ao programa «Prós e Contras» da Fátima Campos Ferreira. Fui lá defender Alcochete, a razoabilidade, a opção que me parecia tecnicamente mais adequada.

No caso da nossa ilha, expus aqui a minha opção, mas não significa que tenha razão e tem que haver direito ao contraditório. Contudo, enquanto vamos discutindo se a Câmara

deve ou não apoiar a realização de uns voos para aqui ou para ali, não estamos a explorar o potencial da nossa localização estratégica a nível interno e global, também no que diz respeito aos transportes marítimos.

A localização mais adequada, nem que seja em termos económicos, é a que fica mais próxima do centro da roda da bicicleta. Para nós aviadores, a distância mais curta entre dois pontos sobre a superfície da terra é uma linha curva chamada ortodrómica, por isso gostamos de ver as coisas sob um prisma técnico. Os estudos são necessários mas gostaria de ver, da parte dos políticos e de quem tem a capacidade para decidir, a disponibilidade para ouvirem.

Engenheiro José Ribeiro Pinto (convidado especial - ligações marítimas): Nada sei quanto à competência das empresas que realizam os estudos mas espero que o Governo ou as entidades promotoras do concurso para a sua adjudicação tenham esse cuidado. Têm sido feitos vários estudos que revelam muita ignorância sobre os assuntos e não tem havido capacidade para pôr os resultados em prática. As pessoas que participam em reuniões como esta e estão mais ligadas ao poder, como os deputados regionais e os representantes das câmaras municipais, vão assim ficando mais esclarecidas sobre as alternativas.

Em 1990 o Governo Regional encomendou um estudo sobre a distribuição de combustíveis, constatando que a mesma deveria ser feita a partir do porto da Praia da Vitória. Na altura, além de mim, poucas mais pessoas sabiam daquele porto e da distribuição de combustíveis; não havia qualquer interesse em passar para aqui o centro de distribuição mas também não houve quaisquer reivindicações ou exigências para que tal acontecesse. Como disse há pouco o senhor presidente da Mesa, ficando mais esclarecidos, talvez todos possamos ajudar à implementação de um estudo.

Doutor Nuno Martins (convidado especial - coesão territorial): Os estudos devem ser feitos num determinado contexto regional e os diversos agentes terão a capacidade de os contestar, se for o caso. Por vezes poderá existir em mente a legitimação de algo quando se encomenda um estudo, o que não deve acontecer. Devemos ter a capacidade de questionar esse tipo de situações, exigindo informações que nos ajudem a obter algum resultado. Se considerarmos tudo isto utópico é porque não temos pensamento crítico, o que significa que estamos a desistir do problema.

Quanto ao poder político, apenas posso expressar a minha opinião e haverá com certeza aqui muita gente mais entendida no assunto. Não me sinto especialmente avalizado para responder perante a presença de tantas forças vivas do poder local.

Pedindo desculpas aos senhores conselheiros presentes, o senhor conselheiro Carlos Costa Neves informou que tinha que se ausentar naquele momento porque tinha que viajar para o exterior.

Conselheiro José Azevedo (AAIT): Congratulo-me com as apresentações aqui feitas, que considero muito interessantes, e aproveito para lançar um desafio à Câmara do Comércio

para que, juntamente com a Associação Agrícola e os municípios da ilha Terceira, seja agendada uma sessão aberta com apresentações menos limitadas em termos de tempo, convidando também membros do Governo Regional com responsabilidades nestas áreas. Essa sessão poderia denominar-se «abertura de horizontes» porque me parece que estamos fechados na caixa sem a perceção do nosso real valor e potencial.

Estou certo que a abertura a outros mercados e uma maior circulação de bens, pessoas e serviços, proporcionaria à região um maior crescimento. O modelo do *hub* sugerido pelo senhor comandante Vítor Fernandes seria o ideal para a região autónoma dos Açores e poderia ser criado através de uma parceria entre a SATA e a TAP. O que aqui foi relatado pelo senhor engenheiro José Ribeiro Pinto em termos da circulação de navios é também uma realidade.

Em 2017 e 2018 foram pedidos à Associação Agrícola, pareceres relativos a um estudo sobre o que seria o sistema ideal de transportes marítimos para a região autónoma dos Açores. Sei que outras pessoas e entidades concordam com o modelo aqui apresentado pelo senhor engenheiro Ribeiro Pinto mas nunca tivemos conhecimento do desfecho do referido estudo. Pelos valores que apresentou em termos de tonelagem de carga marítima transitada, teríamos uma poupança aproximada de 4,2 euros por tonelada e uma poupança mínima de cerca de 5 euros por cada contentor.

Se tivéssemos este modelo de transportes a funcionar em pleno, o preço da carga transportada para os Açores baixaria imenso porque o custo atual é abismal. Existe uma empresa monopolista nos transportes inter-ilhas que pratica preços elevados porque a carga contentorizada e a granel chega aos Açores a preços surreais. Na ilha Terceira temos um problema ainda maior porque a descarga no porto da Praia da Vitória não é idêntica à do Porto de Ponta Delgada, um assunto que esteve já em discussão neste Conselho de Ilha há cerca de dois anos.

Continuam a existir grandes diferenças nos preços da descarga de cereais e da carga contentorizada no porto da Praia da Vitória, cujos valores são ainda mais elevados aos fins de semana e fora das horas normais de trabalho. Temos uma realidade diferente com o custo das taxas, o custo da OPERTERCEIRA e o custo da PORTOS DOS AÇORES, enquanto no porto de Ponta Delgada é praticado um custo unitário por tonelada descarregada.

A ilha Terceira tem que exigir que as descargas no porto da Praia da Vitória se façam de forma igual ao que é praticado no porto de Ponta Delgada e noutros portos açorianos. Na altura em que o senhor João Vargas era o responsável pelo porto da Praia da Vitória, foi-nos dito que o valor mais baixo da descarga no Porto de Ponta Delgada seria para compensar o transporte dos cereais visto que as duas fábricas de rações da ilha de São Miguel ficam situadas em Santana e na zona da Lagoa, estando assim mais distantes do porto de Ponta Delgada, enquanto as nossas estavam localizadas no porto da Praia da Vitória. Isto não serve de justificação e temos que beneficiar do mesmo custo da carga descarregada para todos os operadores e empresas que fazem importação; depois cada um terá que se organizar quanto à logística do transporte inter-ilhas.

A nossa menor dimensão em termos de importação de cereais e um valor mais elevado nas descargas acarreta mais custos ao preço final dos concentrados para produção de frangos, suínos, leite, carne, ovos, etc. Gostaria de saber por que razão não houve ainda interesse em uniformizar os custos nos portos de Ponta Delgada e da Praia da Vitória, principalmente nas descargas de cereais, que são os que fazem a maior diferença.

Comandante Vítor Fernandes (convidado especial - ligações aéreas): Acho fundamental que haja depois acordos entre as empresas, inclusivamente na fase inicial em que é mais difícil encontrar clientes para encher os aviões e justificar alguns voos. São necessários *feeders* para aqueles pontos que depois utilizaremos para o *feeding* do *hub-and-spoke* e existem algumas questões técnicas que se prendem com as liberdades, especialmente entre a 6ª e a 9ª. Empresas como a RYANAIR usam as liberdades todas, enquanto na relação existente entre os Estados Unidos da América e a União Europeia vamos até à 5ª ou a 6ª liberdade, no máximo. Não digo que tudo isto seja um mar de rosas mas existe um potencial que terá que ser visto sob o ponto de vista técnico para que os políticos possam tomar decisões.

Engenheiro José Ribeiro Pinto (convidado especial - ligações marítimas): Hoje em dia estou um pouco por fora dos valores mas posso dizer-vos que o porto da Praia da Vitória foi o primeiro da região a praticar custos unitários. Penso que os contentores são faturados à unidade apenas no porto da Praia da Vitória, enquanto em Ponta Delgada são faturados separadamente pela PORTOS DOS AÇORES e pela OPERPDL.

No princípio dos anos 2000 tínhamos um acordo com o sindicato em que havia um sistema de isenção de horários de trabalho que permitia que os trabalhadores praticassem o mesmo preço durante toda a semana. Infelizmente, com o fim das juntas autónomas e o início da PORTOS DOS AÇORES, esses acordos foram sendo alterados no pior sentido e hoje é caríssimo trabalhar-se ao domingo.

Na minha opinião, os portos deveriam praticar os mesmos preços durante toda a semana, o que talvez melhorasse o atual sistema de transportes. Os navios têm que sair forçosamente à sexta-feira para chegarem a São Miguel na segunda, aproveitando para navegar durante o fim de semana para não pagarem custos portuários muito elevados. Se fossem praticados os mesmos preços durante qualquer dia da semana, talvez se abrisse aqui um leque de oportunidades.

Conselheiro Pedro Pinto (deputado do CDS-PP na ALRAA): Agradeço aos nossos convidados por nos trazerem estas informações e esclarecimentos que são pertinentes e nos permitem concluir que temos futuro.

O Conselho de Ilha da Terceira tem debatido esta temática ao longo dos anos e estas visões exteriores são muito positivas porque nos trazem outras perspetivas de uma questão multifactorial e complexa com várias frentes: a vertente aérea, a vertente marítima, o mercado externo e o mercado interno que depois vai entroncar no transporte aéreo e no transporte marítimo inter-ilhas. Podemos respirar de alívio porque vemos assim a possibilidade de um futuro mais risonho para a ilha Terceira e para o arquipélago

dos Açores em geral, haja vontade de resistir a quem, naturalmente, vai tentar manter o *status quo*. No íntimo, todos estamos conscientes de que haverá sempre uma grande resistência a alguma mudança.

Vai finalmente avançar o estudo que o CDS-PP há anos reclama mas o CDS-PP não quer mudar, quer estudar para perceber se há alguma possibilidade de melhorar o atual sistema. De acordo com as informações do senhor engenheiro José Ribeiro Pinto, existe até a possibilidade de grandes poupanças mas isso implicará mudanças nos circuitos, nos navios e no modo como o transporte está concebido e organizado externamente e inter-ilhas. Sabemos que há sempre uma resistência natural em relação à mudança devido ao medo do desconhecido e mais vale otimizar o que se conhece do que embarcar em algo incerto que poderá não ser melhor do que aquilo que existe atualmente.

Estou confiante na possibilidade da mudança a vários níveis e concordo com a visão de que as empresas só poderão tornar-se competitivas no mercado externo se ganharem estrutura, dimensão e rotinas, algo que primeiro se faz local e internamente. Estou convencido de que, nos próximos anos, poderá haver mudanças para os Açores e, consequentemente, para a ilha Terceira.

Conselheira Andreia Costa (deputada do PS na ALRAA): Muito bom dia a todos. Agradeço também a todos os palestrantes e convidados deste Conselho de Ilha que em breves minutos nos traçaram um possível cenário do desenvolvimento dos Açores e do papel que a ilha Terceira poderá desempenhar em todo o processo. A abordagem à coesão social e territorial ficaria necessariamente incompleta se não se falasse do papel dos transportes marítimos e aéreos nesse desenvolvimento.

Independentemente das opções políticas que vão sendo tomadas pelos vários protagonistas que vão assumindo funções, é fundamental que nós, os agentes sociais, políticos e empresariais tenhamos conhecimento das opções, que são imensas, como disse o doutor Nuno Martins. É essencial que nos ajustemos a um caminho bem claro e definido, lutando por um modelo que sirva todos. Parece-me sempre mais difícil concretizar um objetivo se entrarmos em competição ou concorrência com os demais em vez de agirmos em oposição ao modelo já traçado e quaisquer melhorias implicam um repensar das alternativas na sua génese, na sua raiz.

O Governo Regional apresenta a opção de avançar com um estudo, o que me parece bem desde que sejam cumpridos os pressupostos aqui referidos há pouco nas duas intervenções que me antecederam, ou seja, temos que ser bem claros acerca do que estamos a encomendar. Que estudo é este e quais as suas bases? Houve a participação das câmaras do comércio e dos vários agentes económicos? Está nele consagrado e previsto o interesse regional e de cada uma das ilhas? Desconheço se tudo isto foi consensualizado e contemplado no caderno de encargos. Se não o foi, começámos a partir de um mau princípio, condicionando desde logo o estudo ao resultado que pretendemos, servindo a parte e não o todo. Se estamos a lançar um estudo, queremos

conhecer as suas bases e se está garantido no seu caderno de encargos, o interesse da região e naturalmente o da ilha Terceira, que é o que nos move aqui hoje.

Se há aqui uma mudança de estratégia, ela é totalmente legítima. Integrei o Governo anterior mas concebo perfeitamente que o atual não concorde com o modelo de promoção turística dos Açores que foi assumido até há um ano e meio; não concordando, então que seja estabelecido outro modelo e nos sejam dadas a conhecer as suas fundamentações. Não sabemos se as ilhas devem assumir outro papel com base nesse modelo, o que me causa uma certa estranheza porque estamos aqui a reagir a impulsos e a tentar compensar devido a situações anteriores que penalizaram a Câmara do Comércio de Angra do Heroísmo.

As coisas têm que ser ditas tal como são. Se é isto que se passa, a situação é grave e não é com migalhas que se contentam os terceirenses nem a Câmara do Comércio de Angra do Heroísmo. Se aqueles recursos forem suficientes para a promoção da Terceira e se for este o melhor caminho, pois bem, vamos todos defendê-lo aqui. Acontece que quisemos saber se se tratava de uma mudança de estratégia, mas tal não foi possível e não ficámos esclarecidos, por isso não me pronunciei no ponto anterior.

Foram dadas aqui hoje pistas muito importantes a propósito dos modelos alternativos de desenvolvimento da região mas é importante perceber se essa estratégia se deve voltar mais para o mercado interno ou externo, o que fará toda a diferença na definição de um novo modelo de transportes aéreos e marítimos. Se este modelo for redefinido e se houver um elemento estratégico para o nosso desenvolvimento, vamos então assumir um papel ativo.

Por último, aproveito para perguntar se a Câmara do Comércio foi auscultada acerca da definição deste caderno de encargos e daquilo que informa o estudo que vai ser elaborado.

Conselheiro Marcos Couto (presidente da Mesa): Julgo que a estratégia é a mesma. Como disse o professor Álamo de Meneses, a ART tinha feito exatamente o mesmo, o que significa que a estratégia de promoção nunca foi exclusiva da ATA. Quiseram fazer uma suposta alteração que nunca existiu, julgo que está tudo igual e também não lhe sei dizer se está prevista alguma mudança. Fizemos chegar o nosso contributo e opinião a quem de direito mas desconhecemos a decisão final.

Posso informar ainda a senhora conselheira que a Câmara do Comércio não foi ouvida acerca do futuro modelo de transportes, daí a nossa posição conjunta com a Associação Agrícola da Ilha Terceira como consta num comunicado que poderão consultar no Diário Insular e noutros órgãos de comunicação social.

Gostaria de deixar mais algumas informações que não foram ainda aqui abordadas. A PORTOS DOS AÇORES paga à OPERPDL 400 mil euros por ano referentes às operações levadas a cabo no porto de Ponta Delgada, um valor que poderá ser utilizado pela OPERPDL em descontos óbvios aos armadores e às empresas que lá operam. Na ilha Terceira, a OPERTERCEIRA faz apenas a operação navio/chão/navio, ficando os restantes

serviços a cargo da PORTOS DOS AÇORES. Em Ponta Delgada os equipamentos pertencem à PORTOS DOS AÇORES, os operadores são da OPERPDL e o Governo Regional paga 400 mil euros por ano por essa operação, o que cria uma enorme discrepância e falta de concorrência entre os dois portos e levou ao desgoverno total. Durante alguns anos chegaram a sair de Ponta Delgada, 21 mil contentores pela candonga que não eram faturados. É claro que tudo isto levou a que os armadores preferissem ficar onde «é tudo nosso e fazemos o que nos apetece», em vez de um sítio na ilha Terceira onde tudo era regulamentado.

Por último, uma questão que levantámos no comunicado de hoje e tem a ver com questões ecológicas. Os Açores projetam-se defendendo a ecologia e depois temos um contentor com destino ao Corvo que sai de Ponta Delgada e não da Praia da Vitória, com toda a pegada ecológica subjacente a uma viagem destas. Somos muito ecológicos para algumas coisas mas depois a ecologia é posta de lado e só se pensa na economia. Isto faz-me lembrar um antigo *sketch* do humorista Herman José em que o menino, ora estava nas palhas deitado, ora nas palhas estendido. Assim estamos nós nos Açores. Se nos der jeito, somos muito ecológicos e promovemo-nos como verdes; se não der jeito, já são os números e a economia que nos servem.

Temos que ser coerentes nos argumentos utilizados. O modelo atual de transportes marítimos e aéreos, nada tem de ecológico, um ponto que tem que ser trazido para cima da mesa. Mesmo em termos de transportes aéreos, não entendo que alguém que pretenda viajar para o Corvo, tenha que o fazer a partir de Ponta Delgada e não das Lajes ou da Horta, com todos os custos e a tremenda pegada ecológica que isso implica.

Conselheiro Carlos Costa (secretário da Junta de Freguesia das Fontinhas): Bom dia a todos. Ainda acerca do ponto 1 da Ordem de Trabalhos desta reunião do Conselho de Ilha a respeito da promoção externa da ilha Terceira e dos Açores, como membro do executivo da Junta de Freguesia das Fontinhas, gostaria de dar a conhecer o trabalho que se tem feito numa freguesia pequena com meia dúzia de habitantes mas com muito potencial. Quero enaltecer o contributo na área desportiva, essencialmente no futebol, no ciclismo e no ténis de campo, informando que decorre este fim de semana o grande prémio em ciclismo que vai correr a ilha Terceira organizado pela AFA (Associação Fontinhas Ativa).

No que diz respeito ao futebol, gostaria de realçar que os Açores terão o Grupo Desportivo das Fontinhas como representante na Liga 3 Série B desta modalidade, o que acontece pela primeira vez. Haverá transmissões televisivas em sinal aberto no Canal 11, a publicação de artigos na imprensa e nas redes sociais e a deslocação das equipas e dos seus adeptos à nossa ilha contribuirá de forma expressiva para o aumento da visibilidade do «Destino Ilha Terceira» e dos Açores em geral.

A Liga 3 Série B é composta por doze equipas, cuja maioria passou já pela primeira liga: Académica de Coimbra, FC Alverca, Amora FC, Sporting B, Belenenses, Vitória de Setúbal,

União de Leiria, Caldas SC, FC Oliveira do Hospital, Real Massamá e Moncarapachense. São estas as onze equipas que a freguesia das Fontinhas vai receber cá na ilha.

Gostaria de lembrar que esta promoção turística vai ser feita em época baixa e a Secretaria Regional de Turismo apoia os clubes através da palavra «Açores» como promoção turística além-fronteiras. De momento não existe um enquadramento legal de apoio financeiro ao Grupo Desportivo das Fontinhas pela sua participação na Liga 3 Série B, o que tem condicionado o plano de atividades e a preparação para a próxima época.

O apoio através da palavra «Açores» está em aberto e não se sabe o que está previsto em termos de verba visto que a presença na Liga 3 é uma situação nova. Sei que existe a possibilidade da criação de um contrato entre os dois municípios da ilha, a Câmara do Comércio, a Federação Portuguesa de Futebol e o Canal 11 com vista à promoção turística, mas nada mais posso acrescentar acerca do assunto.

Conselheiro Ricky Batista (vice-presidente da CMPV): Muito boa tarde a todos. Agradeço ao conselheiro Carlos Costa por esta informação e aproveito a oportunidade para manifestar o orgulho da Câmara Municipal da Praia da Vitória por tudo o que tem sido alcançado pelo Grupo Desportivo das Fontinhas.

A Federação Portuguesa de Futebol entrou já em contacto com a câmara municipal, informando que está a apostar e a investir na Liga 3 e pretende estabelecer contactos com entidades do concelho e da ilha. O ex-jogador Hélder Postiga é o porta-voz que estará em contacto com a câmara municipal no sentido de se criar um projeto para vermos o que se pode fazer.

No que diz respeito aos estudos e à promoção da nossa ilha, gostaria de partilhar uma história que me foi contada quando tive o prazer e a honra de trabalhar no destacamento norte-americano da base das Lajes durante vários anos. O comandante das forças armadas mandou fazer um estudo para saber por que razão se perdiam muitos aviões nos combates aéreos durante a II Guerra Mundial. Por cada grupo de vinte aviões que partiam, apenas dez voltavam, por isso os engenheiros decidiram fazer um estudo com base nos furos provocados pelo tiroteio do inimigo na fuselagem dos aviões que regressavam, o que os levou a reforçarem as áreas que não tinham sido atingidas. Isto para dizer que os estudos devem ser feitos com base nos objetivos para sabermos o que devemos estudar, caso contrário, os resultados tenderão a servir apenas quem os encomenda.

Isto é muito complicado. Conheço bem as dificuldades para se chegar a esta ilha por via aérea porque os meus pais vivem na América, estão há um ano a fazer o planeamento para cá virem e há bem pouco tempo estive com empresários egípcios que visitaram a nossa ilha e me disseram que era a primeira vez que ouviam falar dos Açores.

A nossa promoção continua a ser feita como há 30, 40 ou 50 anos e não tenho ouvido a palavra «inovação». Se não começarmos a inovar e a mudar, não nos podemos queixar se continuarmos a obter as mesmas respostas.

Em 2015 deslocou-se à ilha Terceira um grupo de americanos denominado «Business Executives for National Security» com vista à elaboração de um relatório sobre a redução de efetivos na base das Lajes. Acompanhei esse grupo e conversei com um senhor que tratavam por Mr. Manhattan e era proprietário de mais territórios do que o próprio Donald Trump. Estive com ele em fevereiro no Monte Brasil e disse-me que era a primeira vez que ouvia falar dos Açores e da ilha Terceira. Respondi que o clima açoriano era pouco agradável no inverno mas disse-me que ouvia falar constantemente da Irlanda, que nada tinha a ver com a ilha Terceira, e a nossa ilha tinha mais condições para evoluir em termos turísticos. Isto significa que não estamos a trabalhar como deve ser e temos que mudar a nossa forma de pensar e de agir. A estratégica é boa mas a tática não está certa e tem que ser mudada.

Conselheiro Marcos Couto (presidente da Mesa): Agradeço a presença das senhoras e dos senhores conselheiros e também aos nossos convidados pelo magnífico contributo que deram a esta reunião, lembrando que a promoção da ilha Terceira é um papel que nos cabe a todos. Temos que nos unir cada vez mais nesta batalha e ensejo e vamos precisar de muita resiliência e determinação porque só assim poderemos alcançar os nossos objetivos.

O comunicado vai ser preparado e enviado a todos. Após a receção, terão um prazo de 24 horas para procederem às alterações que considerarem necessárias para que o parecer do Conselho de Ilha possa depois ser emitido. Desejo a todos a continuação de uma boa sexta-feira e um bom fim de semana.

A reunião deu-se por encerrada por volta das 12h15m do dia 15 de julho de 2022, da qual se elaborou a presente ata que vai assinada pelos membros da Mesa do Conselho de Ilha da Terceira.

Os membros da Mesa

_____

Marcos Duarte Machado do Couto

_____

Domingos Manuel Cristiano Oliveira da Cunha

_____

Paulo Manuel Martins Luís

_____

José António Sozinho Azevedo