

Pedro Castro, especialista em aviação comercial

“Creio que não haverá nenhuma companhia aérea interessada na Azores Airlines”

Abriu o concurso para a privatização da Azores Airlines. Acha que vão aparecer interessados?

Em termos de companhias aéreas dispostas a submeterem uma oferta formal, creio que não haverá.

Poderão existir interessados de outros setores totalmente diferentes que beneficiem direta e indiretamente deste controlo partilhado da Azores Airlines mas também não sei se estarão dispostos a colocar dinheiro na mesa.

Para lhe dar um exemplo concreto que nos chega da pequena cidade islandesa de Akureyri e das suas 18 mil pessoas: dezanove empresas dessa cidade, incluindo a associação hoteleira, a empresa de aluguer de carros e até uma fábrica de cervejas, juntaram-se e criaram a NiceAir (utilizando um único avião da portuguesa HiFly) há um ano.

O objetivo desta companhia é o de ligar a região diretamente (isto é, sem passar pela capital, Reikjavique) a alguns mercados e destinos importantes – seja do ponto de vista do turismo, como Dusseldorf, seja do ponto de vista estudantil/familiar/negócios, como Copenhague, seja do ponto de vista de destino de lazer para os seus habitantes, como é o caso de Tenerife.

Se Portugal tivesse um tecido empresarial mais arrojado, estabelecido e aventureiro, diria que este exemplo islandês seria o cenário mais plausível para a Azores Airlines.

A Azores Airlines são 8 aviões, falta-lhe escala.

É também uma companhia estatal com um elevado significado político com muitos pontos sensíveis, aos quais um investidor privado é geralmente “alérgico” pelo impacto financeiro que podem ter.

Por outro lado, os partidos do arco governativo já deram, cada um à sua maneira, sinais de não saberem gerir uma política pública de transporte aéreo: privatizações, nacionalizações, reprivatizações, uma confusão e para o investidor estrangeiro tudo isto é “Estado”.

Quando olha para a TAP, a própria forma mista de gestão privada e pública deu péssimo resultado.

Um investidor estrangeiro avalia o risco sob várias perspetivas, verifica também que o nosso sistema judicial é lento e pouco funcional de um ponto de vista empresarial, constata o comportamento e as várias ineficiências do regulador – relembro que a SATA teve de gastar cerca de 20 mil euros só para enviar o seu último Dash para Lisboa apenas para ser certificado a tempo e que a ANAC continua a não abrir concurso para o segundo agente de Handling no aeroporto de Ponta Delgada como decorre da legislação europeia e nacional sobre esta matéria.

E chega ao final destas verificações

e decide se existe uma outra companhia ou um outro lugar em que seja melhor investir e que tenha o retorno mais garantido.

Na minha opinião, estamos a fazer este exercício de privatização apenas e tão somente porque Bruxelas mandou fazer assim.

E para Bruxelas, o que faz sentido é cumprir esta pauta, pouco importa se depois o concurso ficou deserto. É aqui que vemos a tecnocracia funcionar no seu pior.

É um pouco como aquele médico que recomenda o mesmo medicamento para todos os pacientes sem se preocupar com mais nada, incluindo com as possíveis “alergias” do paciente.

Por vezes não se morre da doença, mas da cura.

A TAP poderá ser uma das interessadas? Como, se também vai ser privatizada?

A TAP já esteve muito interessada em acabar com a Azores Airlines, em levar à sua falência.

Recordo que, em 2020, a TAP tinha previsto lançar voos Ponta Delgada-Boston e Ponta Delgada-Toronto que são “só” as rotas mais importantes da Azores Airlines.

O único motivo pelo qual estas rotas não foram lançadas foi a Covid, caso contrário teríamos assistido a uma canibalização direta entre companhias públicas.

Certamente que teria havido vantagens momentâneas para os passageiros em termos de passagens aéreas mais baratas nesse Verão, mas isso teria tido um custo elevado para os contribuintes que sustentam com os seus impostos ambas as companhias, como se viu.

Não entendo esta concorrência entre empresas públicas que, aliás, no Continente se faz igualmente entre a TAP e a CP nas ligações Lisboa-Porto e Lisboa-Faro – competem uma com a outra em preço e frequências.

Bruxelas quer que a Azores Airlines seja privatizada e uma compra pela TAP, empresa pública, não preenche esse critério porque continuaria a ser do Estado. Por outro lado, a utilização de dinheiro dos contribuintes para comprar outra empresa também não seria aprovada por Bruxelas.

O que o Estado Português teria de fazer seria propor a Bruxelas agrupar as suas duas companhias estatais sob a mesma Holding – e é possível guardar uma identidade própria, como acontece noutros grupos aéreos com várias marcas autónomas – e depois tentar privatizar essa Holding, esse grupo aéreo português que incluiria a TAP, a Portugalia (TAP Express) e a Azores Airlines.

Mas este passo só será possível se a privatização da Azores Airlines ficar deserta e se o Governo assumir que a privatização da TAP não pode ser ace-

lerada.

Como analisa a saída de Luís Rodrigues da SATA para a TAP?

Um misto entre loucura do Luís (que tive o prazer de conhecer) e de esperança no futuro da nossa aviação estatal.

Recordo que em Outubro passado, os funcionários do Grupo SATA fizeram circular um abaixo-assinado para que o Luís e a sua equipe fossem novamente indigitados. O que aconteceu. Ou seja, para além dos resultados financeiros e estratégicos, esta equipe conseguiu apoio, confiança, paz social e laboral.

De certa forma, o Luís abdicou de toda esta segurança e deste conforto duramente alcançados para um cenário radicalmente diferente.

Para ele, será como recomeçar do zero outra vez. É preciso coragem e vontade! Mas ao mesmo tempo, é este gesto que dá esperança.

O Mário (Chaves) foi para a Portugalia (TAP Express), o grupo SATA ficou entregue à continuidade (com a Teresa) e o Luís na TAP, todos eles com uma competência profissional e humana fora de série e muito necessária para o trabalho que lhes espera. Num artigo de opinião, já tive a ocasião de chamar a isto uma verdadeira “dinastia Luisina” da nossa aviação que vejo com muito bons olhos.

O Governo da República atrasou-se no concurso das OSP não liberalizadas para Pico, Faial e Santa Maria, obrigando agora a Azores Airlines a prolongar estas operações à sua custa, sem reembolso pelo défice das rotas. Como analisa esta situação?

Analiso da seguinte forma sucinta: LIBERALIZEM.

A experiência da Terceira e de São Miguel decidida em 2015 correu bem, todos sabem disso.

A OSP de Santa Maria funciona mal e a ilha é mal servida com dois voos semanais que fazem escala em Ponta Delgada onde os passageiros têm de sair do avião com a sua bagagem de mão durante a escala.

O Pico, aeroporto que pertence ao governo regional, precisa de obras de extensão da pista que podem ser decididas e executadas a nível regional – gastem o dinheiro aí, pois o retorno daquela que é o “outro” cartão postal dos Açores será imediato.

Sobra a Horta, a ilha que mais beneficia da OSP (chega a ter 2 voos diários no verão) e que será também aquela que terá os volumes e estatísticas mais apresentáveis com dados históricos seguros para qualquer companhia interessada.

E gostaria de deixar algo bem claro: uma rota não é deficitária por si, sem mais. Uma rota pode ser deficitária para uma companhia por não ter o avião, a frequência, preços, estratégia comercial ou horários certos; e essa

mesma rota pode ser muito lucrativa para outra companhia que a opere de forma diferente.

De facto, os políticos parecem não querer abrir mão destas OSP mas creio que isso está relacionado com aquilo que eu chamo a “continentalização” da política regional açoreana.

Sempre olhei com admiração esta forma de governar nos Açores, com alta distribuição do Estado pelas diversas ilhas.

Nos últimos anos, noto uma tendência grave de “Lisboetização” de Ponta Delgada, que tudo fique concentrado ali naquilo círculo de poder central.

No caso concreto da aviação, acabar com as OSP significa dar poder, livre acesso, oportunidades e autonomia a outras ilhas e esse é um “jogo” que apenas a Terceira sabe, bem ou mal, desafiar. As outras não têm força suficiente.

Como perspectiva este ano IATA para a aviação em geral e particularmente nos Açores?

Aprendi a dar tanto valor às perspetivas da IATA – que é uma associação com interesses muito próprios e que não inclui muitas companhias relevantes da indústria – como às sondagens antes das eleições.

Agora, as perspetivas concretas para os Açores em termos de conectividade aérea denotam uma certa estabilidade.

Nestes dois últimos anos houve muitas novidades com os voos da British Airways, da Iberia, da Transavia, da United, etc.

Este ano, é sobretudo de estabilidade e repetição de quase todas as operações anteriores, algumas delas começando mais cedo outras com mais frequências.

A capacidade aérea tem de ser integrada num “todo” nos Açores. E para isso é preciso o Governo permitir uma estratégia que inclua chegar e partir de ilhas diferentes. Essa é uma das razões pelas quais as OSP são um “pecado” a evitar.

Se eu tenho voos a 10 euros para Ponta Delgada e para a Horta custam 100 euros, é claro que o turismo se vai concentrar em São Miguel.

As OSP custam 9 milhões de euros por ano ao Estado, utilizem parte desse dinheiro para incentivar rotas. No aeroporto das Astúrias, uma região esquecida de Espanha e sem nenhum voo internacional, esse mesmo valor de 9 milhões deu para criar um programa para 5 anos (e não apenas um ano) que permitiu criar voos diretos para 8 cidades europeias operadas pela Lufthansa, Vueling, Ryanair e Volotea.

Já imaginou isso aplicado a qualquer das ilhas dos OSP e o impacto muito maior que isso teria a todos os níveis?