Pedro Castro, consultor de aviação, analisa época deste Verão

"A disponibilidade de lugares para este Verão é maior, não há que recear; mas há outros problemas"

Qual o impacto da Ryanair não reabrir a sua base em Ponta Delgada este Verão?

O significado de ter uma base é sobretudo este: cria empregos diretamente relacionados com o facto de existir um avião a começar e a acabar o seu dia de trabalho nesse aeroporto.

Não ter uma base não significa que uma companhia deixe de servir o des-

A TAP não tem base cá, mas voapara os Açores.

No caso da Ryanair, o número de voos programados para os Açores este Verão (de Abril até Novembro) é muito semelhante ao que existia no Verão de 2023.

Na Terceira, o número de lugares disponíveis e de voos para Lisboa e para o Porto são os mesmos.

Em Ponta Delgada, substitui-se a rota de Nuremberga pela de Bruxelas, com um total de menos 10 voos (o equivalente a uma perda comparativa de 1.890 lugares), mas Londres Stansted mantém-se ao nível de 2023.

Para Lisboa e Porto a oferta será um pouco menor.

A maior diferença é que todos estes voos serão garantidos por aviões de outras bases.

No regime jurídico-comercial em vigor na Europa, já não é preciso os Estados serem donos de companhias aéreas para terem aviões baseados nos seus aeroportos.

Mas o sector do turismo está preocupado e exige medidas. Este receio não tem fundamento?

Factualmente, e para este Verão, não há nada que recear.

Recorrendo ao agregador de dados Cirium, a oferta total de lugares à partida de São Miguel para a Europa, América e África vai crescer muito

De 234 mil lugares distribuidos por 1.242 voos em 2023, no Verão de 2024 passarão a existir 321 mil lugares e 1.782 voos para a Europa.

No caso da América do Norte o aumento é de quase 30 mil lugares (de 125 mil para 153 mil com 849 voos em vez de 651).

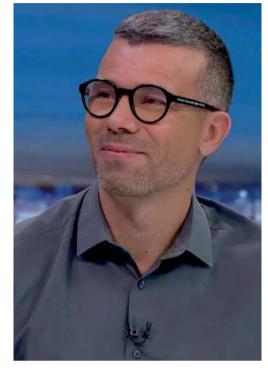
Para Cabo Verde, passa de 106 voos para 144, isto é, de 20 mil para 25 mil lugares.

No entanto, para este destino africano, mais de 80% dos passageiros está em trânsito.

Relativamente ao continente, existe uma grande novidade: um voo direto da Azores Airlines para Faro – com poucas frequências e limitado no tempo, mas é um começo.

Para Lisboa, há um ligeiro recuo no total de lugares, uma vez que a Ryanair corta algumas frequências, enquanto que a Azores Airlines e a TAP utilizarão aviões menores.

Para o Porto, o aumento de frequências de 406 para 480 proposto pela Azores Airlines permite passar de 73 mil para 86 mil lugares.



Na Terceira haverá um ligeiro aumento dos lugares para o continente, de 158 mil para 169 mil, e um recuo da Azores Airlines para a América do Norte, de 37 mil para 31 mil lugares.

Em conclusão: a disponibilidade total de lugares para os Açores este Verão é superior e é isso que conta para o sector.

Então não existem preocupações

Para a época de Verão e para quem trabalha no turismo nos Açores, claramente não!

As companhias estrangeiras aumentarão o número de voos e de meses em que voam para Ponta Delgada e haverá novidades, como a ligação a

Quando um avião de uma companhia estrangeira ou da TAP aterra nos Açores não existem dúvidas: os passageiros desses voos têm como origem ou destino final os Açores. Não vão para mais lado nenhum fora do arqui-

São estes os passageiros que têm mais impacto na economia regional e no turismo. Já aqueles passageiros que apenas trocam de avião em Ponta Delgada e seguem para Nova Iorque por exemplo, o seu maior contributo será, talvez, o de tomarem um café no bar do aeroporto entre dois voos.

A principal razão pela qual a maioria das pessoas opta por um voo "viaqualquer-cidade" em vez de voarem sem escalas é o preço.

Esse fenómeno traduz-se numa menor rentabilidade ou mesmo num prejuízo causado por estes passageiros à companhia que oferece esses bilhetes mais baratos. "Enchem" as cadeiras dos seus aviões, mas o seu contributo em termos de valor é baixo. Obviamente, este desequilíbrio financeiro tem de ser compensado por alguém...

Está, no fundo, a desvalorizar a importância dos passageiros do "hub"?

essa estratégia.

Quando a Azores Airlines compete no eixo América do Norte-Europa "via Ponta Delgada" está a entrar no mercado de longo curso mais competitivo do mundo - com todos os riscos que daí advêm.

Quando o faz por relação a Cabo Verde, com os voos Boston-Ponta Delgada-Praia, a tarifa média e receita nessa rota e a própria adequação do produto da Azores Airlines a esse mercado permite-lhe atingir níveis de performance que agregam valor.

No fundo, há que avaliar onde estão as oportunidades "hub" e "não hub" e se a Azores Airlines as pode operar de forma lucrativa.

O ano de 2023 correu mal quanto a esse aspecto.

Em aviação é fácil ficarmos fascinados com métricas como os milhões de euros em receitas, as taxas de ocupação ou o número de passageiros. Mas o que conta é o balanço final.

No caso da Azores Airlines, faz sentido apostar mais nessa estratégia de "hub"?

Este negócio exige uma grande escala económica e o menor número possível de disrupções operacionais – como mau tempo, atrasos ou cancelamentos.

Com uma pequena frota, com um aeroporto-base desadequado para escalar este negócio e com uma série de desafios operacionais internos e externos, a Azores Airlines não me parece estar numa posição favorável, muito menos de o fazer durante a estação alta do turismo para os Açores e com uma privatização novamente à

Para mim, há ainda o sentido político: como explicar aos açorianos que a "sua" companhia pública, salva com o dinheiro dos seus impostos, se especialize mais no transporte de passageiros em trânsito para outros destinos, seja Cabo Verde ou América do Norte?

O resultado é o que se vê: no Inverno, o número de passageiros no aeroporto de Ponta Delgada aumenta, mas o de turistas baixa porque quem viaja na Azores Airlines é cada vez mais quem troca de avião apenas.

Note-se que, em termos estatísticos, esses passageiros que trocam de avião contam duas vezes.

É o excesso exacerbado e desnecessário destes passageiros que faz parecer prioritário construir um segundo aeroporto em Lisboa.

Este conceito de "hub" implica também que todas as operações da Azores Airlines se concentrem cada vez mais em Ponta Delgada - que é também onde todas as outras companhias estrangeiras aterram no Verão.

Em termos de turismo, São Miguel, como única ilha verdadeiramente conectada com o mundo, sofre com esta pressão tão localizada e mal dis-

Estou a tentar enquadrar melhor tribuida, sem que a Azores Airlines mude esse paradigma.

> Nos meses de Verão, a SATA Air Açores tem dificuldade em escoar a procura de turistas e de residentes nas ligações entre São Miguel e as outras

> Os residentes até acabam por sofrer mais porque reservam em cima da hora e muitas vezes já não encontram

> Neste momento, nenhum voo da SATA Air Açores permite ligar, no mesmo dia, as 8 ilhas aos destinos europeus da Azores Airlines – é obrigatório dormir uma noite em São Miguel.

> Por outro lado, para alguém chegar de Boston a Milão, Barcelona ou Paris, o tal voo "via Ponta Delgada" permite ligações imediatas e rápidas.

> É esta a Azores Airlines que querem daqui para a frente?

> É por isso que, para mim, a Ryanair será a menor das preocupações dos decisores políticos, empresários, passageiros e contribuintes açorianos relativamente à conetividade aérea da

Se no próximo Inverno se confirmar que a Ryanair não terá voos para os Açores, mantém essa afir-

Contrariamente ao que se passa noutros aeroportos em que a Ryanair tem um peso muito grande e em que tem rotas únicas, nos Açores a Ryanair só é importante pelo tipo de passageiro que transporta - é o tipo de passageiro turista ou residente – e pela concorrência de preços que provoca.

O mesmo tipo de concorrência que a Azores Airlines também sabe praticar para atrair passageiros que viajam de Milão, Barcelona ou Paris para os Estados Unidos via Açores, mas que não aplica quando o destino final é apenas os Açores – esse tipo de passageiro que tem como destino os Açores paga um preço inflacionado na Azores Airlines de forma a"compensar" os preços baixos pagos pelos tais passageiros em trânsito.

Na Ryanair, quando se quer combinar um bilhete para Lisboa e seguir viagem para outro destino, paga-se

Na Azores Airlines esta combinação para outros destinos fora dos Açores significa pagar menor do que se o destino for os Açores.

O resultado desta política é que existirão cada vez mais denúncias como a das tarifas nas datas do Folk Azores 2024.

Os açorianos conhecem os "donos" da Azores Airlines, é legítimo irem bater-lhes à porta e exigirem melhores políticas públicas.

A Ryanair será apenas um detalhe em toda esta problemática da mobilidade e acessibilidade da Região.

jornal@diariodos acores.pt