



Pedro Castro

São só lojas, senhor, são só lojas

Quando visitei a ilha do Corvo pela primeira vez em 2017, fiquei impressionado com a sua escala – é uma ilha que poderia facilmente caber numa rua de Lisboa.

A minha curiosidade urbana levou-me a colocar uma pergunta que, em retrospectiva, percebo ser de certa forma idiota: “Então e como é que fazem quando querem comprar alguma coisa que não existe na ilha?”

A resposta dos corvinos foi tão simples quanto reveladora: “Vamos à net!”

Este episódio deixou-me a refletir sobre a forma como a tecnologia tem transformado até os cantos mais isolados do nosso país, e sobre como o acesso à internet se tornou uma verdadeira janela para o mundo, permitindo que as limitações geográficas sejam cada vez mais superadas.

E é neste contexto de conectividade global e digitalização que surge a questão: em 2024, faz sentido existirem lojas físicas de vendas de bilhetes de companhias aéreas?

Lamento dizer, mas não, não faz sentido.

Especialmente em ilhas como as dos Açores, onde os habitantes já estão mais do que habituados a encomendar tudo o que necessitam através da internet.

A existência de lojas físicas para comprar bilhetes de avião é um anacronismo, um vestígio de um tempo em que a internet não era a ferramenta universal que é hoje.

Para os poucos que ainda preferem uma experiência presencial, as agências de viagens são uma alternativa válida e que oferece um serviço mais completo, com a possibilidade de organizar não só a viagem aérea, mas também o alojamento, o transporte terrestre e outras atividades.

O encerramento das lojas da SATA nas diversas cidades açorianas é, portanto, uma medida natural que, na minha opinião, peca apenas por chegar tarde.

Dentro de algumas semanas, este encerramento será uma memória distante, sem grande impacto no quotidiano dos habitantes das ilhas.

Sim, poupam-se alguns tostões com esta decisão, mas estas poupanças são insignificantes quando comparadas com os verdadeiros proble-

mas comerciais e estratégicos que o grupo SATA enfrenta este ano.

O aluguer de aviões à EuroAtlantic para realizar os voos diretos do Porto e da Madeira para o Canadá e os Estados Unidos, voos que não passam pelos Açores e que serão altamente deficitários, é apenas o começo.

A decisão de contratar um avião da espanhola WamosAir para uma temporada inteira de voos a partir da Terceira, quando esses voos (com exceção de Oakland) poderiam ser realizados com as aeronaves da própria Azores Airlines, levanta questões sobre a utilidade da marca Azores Airlines.

Se é para operar com aviões espanhóis, que sentido faz manter uma marca açoriana?

Aliás, até alguns voos interilhas estão neste momento a ser efetuados com um ATR72 alugados à também espanhola Swiftair.

Vários outros voos interilhas foram realizados com os A320 da Azores Airlines, aeronaves concebidas para voos de médio curso e não para os curtos saltos entre ilhas com tarifas médias que nem cobrem os custos variáveis destes aviões.

Estes custos, somados às indemnizações pelas centenas de voos cancelados ou atrasados ao abrigo do regulamento europeu 261/2004, bem como o devaneio comercial com a abertura de novas rotas com tarifas médias muito baixas, não auguram nada de bom para este ano fiscal.

Arriscaria a dizer que este será mesmo um dos piores anos para o Grupo SATA.

E, como sempre, o fardo cairá sobre o contribuinte, que acabará por pagar pelos erros de gestão e pelas decisões altamente questionáveis.

Nenhum grupo aeronáutico internacional se interessará em sequer consultar o eventual dossier de privatização da Azores Airlines e muito menos se interessará em partilhar este pesado fardo com este Estado que temos.

Comparativamente a tudo o que aí vem relativamente a este grupo, o encerramento das lojas da SATA é, paradoxalmente, a melhor parte.

Um pequeno sacrifício que, como uma rainha santa Isabel dos tempos modernos, podemos olhar e dizer: “são só lojas, senhor, são só lojas”.

Câmara do Comércio de Angra critica operação da SATA

A Câmara do Comércio de Angra do Heroísmo (CCAH) manifestou ontem a sua “enorme insatisfação com o anúncio por parte da Azores AirLines, em fazer apenas uma ligação entre os Estados Unidos da América (EUA) e a Ilha Terceira, na próxima época baixa turística IATA”.

Aquele organismo, presidido por Marcos Couto, afirma que “ao longo dos últimos cinco meses, a CCAH apresentou, aos três conselhos de administração da companhia, um projeto, em parceria com a cidade do Porto, para a realização de seis ligações entre os EUA (duas Boston, duas Toronto e duas Nova Iorque – JFK) e o aeroporto do Porto, com “Stop Over” na Ilha Terceira”.

“Um programa de dois destinos, historicamente ligados, ao que acresce a possibilidade de “short break”. O projeto, elaborado por esta Câmara do Comércio e com a pronta adesão do Gabinete de Turismo da cidade do Porto, foi trabalhado ao longo de vários meses e apresenta um produto turístico absolutamente único e inovador, não só para os Açores, mas também a nível nacional, e que tem por designação:

“Atlantic Heritage & Freedom Cities”, com um foco específico no mercado norte-americano para a época baixa”, lê-se no comunicado emitido.

“Esta seria uma operação inovadora, que romperia com o passado das operações para a Terceira, baseadas nas ligações “ponto a ponto” altamente dispendiosas e difíceis de rentabilizar, para assentar num modelo de “stop over”, com dois destinos, claramente rentável e capaz de alavancar o destino Terceira, em parceria com a cidade do Porto, e através dela as ilhas dos grupos Central e Ocidental dos Açores”, acrescenta.

“Após múltiplas reuniões, sempre com boas perspectivas e reconhecimento da qualidade única do produto, mas sem qualquer resposta concreta, fomos surpreendidos, por parte da companhia, com apenas uma ligação semanal. A justificação é sempre a mesma e já não convence: rentabilidade da rota”, sublinha a CCAH.

“Não podemos deixar de destacar que, da parte das três administrações com quem contactamos, e em especial do actual presidente, sentimos uma enorme abertura e empenho na

implementação do projecto. No entanto é clara a existência de fortes bloqueios internos, aos mais diferentes níveis, que impedem sistematicamente a implementação de todas e quaisquer iniciativas que tenham a ver com a Ilha Terceira”, acusa o organismo terceirense. “É importante relembrar que não foi a Ilha Terceira, nem as rotas operadas, de e através dela, que colocaram a companhia no estado em que esta se encontra. Feita uma análise muito superficial das contas de 2023, entendemos que um tal nível de “cash burn” não acontece por causa de uma ou duas rotas. Assim, e de forma a termos, definitivamente, acesso à rentabilidade das rotas operadas pela companhia, a CCAH vai solicitar a abertura de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) às rotas operadas pela Azores Airlines nos últimos cinco anos, clarificando-se, de uma vez por todas e para todos os açorianos, quais as rotas que estão, ou foram, responsáveis pelo estado a que a companhia chegou”, anuncia a CCAH. “Quanto ao projecto em questão, perante a total inoperância da Direcção Regional do Turismo (DRT) na estruturação da

oferta e posicionamento do nosso destino, este tem como objectivo específico o combate à sazonalidade e a ajuda aos hotéis e todo o trade com sede nos Açores, e mais particularmente na Ilha Terceira, a ultrapassarem os momentos extremamente difíceis que vivem nos meses de inverno. A companhia é paga por todos os açorianos e, como tal, tem de que estar ao serviço de todos, repetindo sempre critérios de rentabilidade que têm de ser iguais para todos. Neste momento, o nosso entendimento é que isto não acontece”, acrescenta. “A finalizar, é de destacar e enaltecer a resiliência, empreendedorismo e determinação em investir que os empresários da área do turismo têm revelado na ilha Terceira, com a abertura de várias unidades hoteleiras de pequena e média dimensão, de enorme qualidade, altamente diferenciadas e dentro do conceito de “Hotel Boutique/temático” que colocam a Ilha Terceira num patamar também ele diferenciador e de qualidade. Essa dinâmica empresarial não tem sido, lamentavelmente, devidamente apoiada por quem tem responsabilidades políticas nesta área da governação”, conclui.