

Pedro Castro, consultor em aviação comercial

“Eliminação das rotas deficitárias da SATA é positivo, mas há ainda muitos erros”

O Diário dos Açores revelou, no dia 27 de Dezembro, alguns detalhes do novo plano comercial e operacional da Azores Airlines que inclui acabar com rotas deficitárias e a concentração das operações no “hub” Açores.

Algumas das decisões já tinham sido aqui sugeridas por Pedro Castro, diretor da SkyExpert, consultor em aviação comercial, em artigos publicados no Diário dos Açores.

Começamos pela “eliminação” das rotas deficitárias e aquelas operadas em ACMI, o que lhe parece?

Muito positivo, claro. Estamos a falar de rotas diretas da Madeira e do Porto para os EUA e para o Canadá, ou seja, rotas que nem sequer estão incluídas na missão da Azores Airlines.

Essas rotas não conectavam os Açores ao mundo, nem o mundo aos Açores. Estas rotas foram alvo de dois artigos aqui, no Diário dos Açores, com informações objetivas e conhecidas no mundo aeronáutico – todo o planeamento estava errado desde o início, a começar pelos próprios horários e utilização do avião.

Deveria ser aberto um inquérito sobre o desperdício de dinheiro público provocado e deveria haver uma responsabilização, até porque estas decisões técnicas não são tomadas por uma pessoa sozinha e a Azores Airlines arriscou muito e sem qualquer fundamento.

Como é que uma companhia pública tecnicamente falida e a receber ajuda do Estado foi por este caminho? Que papel tiveram os atuais membros do Conselho de Administração nestas decisões de um passado tão recente? De que forma os técnicos aeronáuticos conhecedores da matéria tão bem como eu alertaram para os riscos e que cenários apresentaram para esta tomada de decisão? Quem e como vai pagar por este erro?

A outra rota ACMI eliminada é mais antiga e corresponde àquela que liga sazonalmente a Terceira à Califórnia. Esta rota era operada por uma companhia espanhola (a Plus Ultra), com tripulação espanhola e este avião não tinha nada de “Açores” – mas respondia à necessidade prática de ligar diretamente os Açores a esta comunidade importante durante o Verão. É aqui que eu digo e repito que o avião é como um autocarro para a maioria das pessoas e para o propósito que serve. Estes passageiros não estavam a voar na Azores Airlines – no limite, o seu bilhete dava conta de um voo com código S4, mas tudo o resto era de uma outra companhia qualquer.

Isto prova que o importante é mesmo a mobilidade e existir alguém que frete o avião... não é necessário ser-se dono de uma companhia aérea que dá prejuízo para se cumprir com este objetivo. A solução para esta operação para



a Califórnia no próximo Verão prevê que as duas companhias do Estado – a TAP e a Azores Airlines – cooperem (!) e trabalhem juntas.

Imagine-se o tempo que isto levou e o dinheiro público que se desperdiçou para se chegar até aqui. Para o passageiro, a experiência será muito melhor: para além do voo semanal direto (igual ao existente no passado) poderão combinar a sua viagem com uma ida ao Continente ou combinar idas e voltas em datas diferentes do voo direto com maior flexibilidade, sendo que têm no total 4 voos semanais à escolha em vez de apenas um. Para quem tem o cartão SATA Imagine, poderá continuar acumular milhas nestes voos. Ou seja, esta cooperação salda-se de forma muito positiva para o passageiro e existe aqui também a possibilidade de que a operação possa acontecer durante um período de tempo mais longo e, quem sabe, noutras alturas do ano, como o Natal ou Páscoa.

E a concentração da operação no “hub” Açores?

Em primeiro lugar, esta afirmação deveria ser mais um enorme grito de alerta para o regulador do setor, a ANAC – é urgente que o aeroporto de Ponta Delgada passe a ser coordenado, pelo menos, nos meses de Verão e esteja submetido a slots.

Como também já referi aqui no Diário dos Açores, numa análise exaustiva publicada a 13 de Agosto de 2024, a situação de caos que se vive no terminal do aeroporto em certos meses do ano e a certos horários específicos deve-se a esta altíssima concentração de voos da Azores Airlines em determinadas horas do dia o que acaba por criar este artificialismo imaginário de que a infraestrutura está no limite. Não está, longe disso. Se a ANAC não requalificar rapidamente o aeroporto de Ponta Delgada como sazonalmente coordenado e sujeito a “slots”, o que a Azores Airlines está a dizer aqui é que vai fazer ainda pior nos próximos tempos e o caos vai aumentar... e ninguém daquela empresa se preocupa com isso, simplesmente continuarão a abusar desta falta de controlo que o próprio Estado – por via da inação do regula-

dor e da negligência da sua companhia pública – permite.

Este investimento no terminal só é necessário porque a Azores Airlines está a insistir num modelo de negócio financeiramente deficitário (o de ligar EUA à Europa via Açores) e num modelo que vai continuar a trazer turistas apenas para São Miguel – o excesso de ligações diretas para uma única ilha impede o desenvolvimento de ligações para outras e elimina esta possibilidade de descentralizar o turismo por via dos acessos e dos diferentes pontos de chegada que se criam.

Portanto, a destruição socioeconómica e ambiental de São Miguel derivada do turismo desequilibrado é provocada diretamente por esta estratégia da Azores Airlines, ou seja, é a companhia pública do Estado e o Governo Regional que estão a cavar esta sepultura. Mais errado do que isto é impossível.

Continua a afirmar então que o modelo de “hub” é errado para a Azores Airlines?

É mais do que uma afirmação, é uma constatação factual e académica.

Aliás, este modelo de negócio é o maior cachalote da empresa, maior e mais deficitário do que a própria história do Airbus A330.

É repito isto hoje para alertar e para responsabilizar quem tomar estas decisões para o futuro, da mesma forma como o fiz relativamente aos voos do Porto e da Madeira e que, agora, um anos depois me dão razão.

A Azores Airlines não tem dimensão, nem escala, nem relevância para operar neste mercado EUA-Europa, o mercado intercontinental mais competitivo do mundo.

E mesmo que tivesse, qual o interesse público de investir dinheiro dos contribuintes com isso? E mesmo se fosse essa a missão do nosso Estado, porque razão repetir essa mesma estratégia nas dois grupos do Estado, TAP e SATA, que lutam entre si pelo mesmo mercado? Qual o interesse desta dupla exposição ao risco e em nome de quê? E repare nesta outra enorme ironia: a Azores Airlines vai cancelar os voos para Londres... não consegue sequer aguentar-se no mercado internacional que mais gera dormidas turísticas para Portugal (é líder na Madeira!) e no maior gerador de tráfego transatlântico que é justamente Londres.

Uma companhia que se quer posicionar no mercado turístico e neste mercado transatlântico e que abandona a rota que mais tráfego quantitativo e qualitativo gera, está a fazer algo de muito errado. A recente decisão da PLAY (companhia islandesa com uma frota e projeto semelhantes ao da Azores Airlines na ligação EUA-Europa via Islândia) de desistir deste modelo por trazer muitos passageiros, mas mui-

to prejuízo também, deveria servir de alerta e de inspiração para a decisão da Azores Airlines. Falei sobre isto aqui no Diário dos Açores, num artigo de opinião publicado em Outubro.

Dentro da missão da Azores Airlines de ligar os Açores ao mundo e o mundo aos Açores também não se entende onde esse conceito de “hub” encaixa. Estamos a usar dinheiro dos contribuintes para financiar um modelo que dá prejuízo e cujo resultado é viagens mais baratas e mais rápidas para alguém chegar de Boston a Milão via Ponta Delgada do que para chegar de Boston a Santa Maria... É isto que se quer? E pelo meio, elimina-se a rota da Bermuda, sem esquecer aquela vontade antiga e que paira sempre no ar para se acabar com as rotas diretas da Horta, Pico e Santa Maria para o Continente e fazer passar tudo por Ponta Delgada.

Ora bem, o fim da rota da Bermuda faz com que, no futuro, a enorme comunidade de açorianos naquele destino tenha de fazer viagens via Canadá ou EUA, que obrigam a pernoita num dos sentidos e que transformam um voo direto de 5 horas numa viagem de mais de 24 horas... que grande serviço se está a prestar aos açorianos, não há dúvida!

Existem formas de tornar esta rota rentável, mas esta administração prefere o caminho fácil e isto é totalmente inaceitável. Por outro lado, estou convicto que esta administração, bem como a sua tutela, não descansarão enquanto não “assassinarem” os acessos diretos do Continente às outras ilhas e transformarem essas viagens de 2 horas em autênticas jornadas de dia inteiro “via hub”. Estamos a usar dinheiro público para manter uma companhia de Estado altamente deficitária, cujo objetivo final é prestar um péssimo serviço e isto é inadmissível

Então qual a sua previsão para estas medidas?

De um forma geral, a Azores Airlines vai corrigir alguns aspetos operacionais obtidos pela concentração territorial que faz das suas operações nos ativos próprios e através da eliminação dos ACMI. Isto terá um impacto financeiro visível e positivo. Esta narrativa vai alimentar as vantagens do “hub” até ao dia em que se fizerem as verdadeiras contas – socioeconómicas e ambientais para a ilha e no próprio sucesso financeiro do modelo para o Grupo – e se vai perceber que, afinal, não. E nessa altura, vão apresentar uma nova fatura do que custou aos contribuintes andar a voar americanos de um lado para o outro via Açores a preços de saldos e quanto nós vamos ter que pagar outra vez. Talvez esta entrevista publicada hoje ajude a que a culpa, dessa vez, não morra sozinha.