

Estratégia comercial da Azores Airlines resulta em “prejuízos financeiros para a companhia e passageiros que não dormem, nem gastam dinheiro nos Açores”

Pedro Castro, especialista em estratégia comercial para a aviação aborda alguns dos novos desenvolvimentos do processo de privatização da Azores Airlines e o momento actual da transportadora aérea açoriana

POR RUI LEITE MELO

A eleger um enredo do ano de 2025 nos Açores, esta só poderia ser o processo de privatização da Azores Airlines. Mas não seria uma escolha unânime porque o mesmo já havia sido a eleito, por muitos, em anos precedentes. É portanto, um enredo gasto que já atrai especial interesse. São demasiados episódios.

O processo têm-se revelado mais complexo que o tão necessário termo do conflito bélico que opõe a Rússia à Ucrânia e mais demorado que o efectivo arranque do processo de beatificação de Madre Teresa da Anunciada, este também empataido com a proliferação de comissões, grupos de trabalho e demais ponderações organizadas.

Mas a Azores Airlines, a sua pequenez e a pequenez dos envolvidos no processo - passados, presente e futuros - legítima a condição de anedota. Por mais não fosse pelo facto do processo de privatização da Azores Airlines, iniciado em 2023, após a exigência de Bruxelas para aprovar os auxílios à Sata, desde então, a transportadora aérea com sede nos Açores ter tido quatro presidentes do Conselho de Administração (Luís Rodrigues, Teresa Gonçalves, Rui Coutinho e, o actual, Tiago Santos, no cargo há poucas semanas). Com todos a serem anunciamos como salvadores, poucos meses permaneceram no cargo.

Se não fosse tal motivo suficiente, não recuando mais que um par de anos, o caso repete-se como notícia de abertura nos meios de comunicação social e, por vezes, de fora-de-portas.

O incômodo der se presidir aos destinos da companhia vem sendo enriquecido com pormenores que não são de menorprezar: o único grupo que vem revelando interesse em ficar com a nossa “companhia de bandeira”, que, na óptica dos nossos deputados regionais ou é um bem maior ou uma chaga, mudou de designação. Começou por ser Newtour/MS Aviation mas agora é Atlantic Connect Group (mais um imbróglio burocrático). Mantém a insustituível estrela internacional da Gestão, Carlos Tavares.

O Atlantic Connect Group, mesmo que o tenha feito no último dia do prazo estipulado, apresentou em 24 de novembro uma proposta de 17 milhões de euros por 85% da capital social da Azores Airlines, tendo o Governo dos Açores solicitado à Comissão Europeia a prorrogação do prazo para a privatização da companhia até 31 de

Dezembro de 2026. O grupo “liderado” por Carlos Tavares quer, em relação à proposta conhecida inicialmente, o

ter, principal transportadora aérea das Canárias, estaria interessada em negociar uma participação minoritária es-



consórcio aumenta a participação a adquirir na Azores Airlines de 76% para 85%. O valor aumenta de 15,2 milhões para 17 milhões. Na discussão está que o Governo limpe a dívida, o prejuízo de 2024 e deixe dinheiro em caixa para avançar para a compra da companhia açoriana.

A oferta Atlantic Connect Group os abrange os nove aviões da companhia aérea do grupo açoriano SATA que faz as ligações externas ao arquipélago. A par, Carlos Tavares será o futuro presidente do Conselho de Administração. Em relação à proposta conhecida inicialmente, o consórcio aumenta a participação a adquirir na Azores Airlines de 76% para 85%. O valor aumenta de 15,2 milhões para 17 milhões

Pelo meio, o grupo de empresários com a única proposta de aquisição da Azores Airlines sublinhara, em comunicado, “a coerência e clareza” da proposta, assumindo que a comunicação decorrerá “a uma só voz” e que o primeiro foco será o diálogo com os colaboradores. afirmam também estar disponíveis para prestar todos os esclarecimentos ao júri do processo de privatização, mantendo “reserva pública adequada” num concurso que descrevem como “rigoroso, isento e célebre”.

Um desiderato que, em parte, se concretizou, dado que o Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil (SPAC) assegurou ter aprovado, com 75% dos votos, o acordo negociado com o Atlantic Connect Group.

Mas logo surgiu mais lenha para uma fogueira: a Binter. Recentemente, a imprensa alemã noticiou que a Bin-

tratérgica na Azores Airlines. Relatava o “Reise vor9”, media especializado para a indústria de viagens alemã, que os Açores são considerados pela empresa canária como sendo um “mercado-chave e uma plataforma de ligação para a América do Norte”, considerando-se que “uma eventual entrada no capital poderia permitir uma maior articulação de rotas e capacidades com a transportadora açoriana”, já que os Açores representam uma “ponte natural” para a América do Norte, uma vez que a Azores Airlines opera ligações para os EUA e Canadá e beneficia de incentivos regulamentares próprios. Segundo o “Reise vor9”, uma entrada da Binter poderia “reconfigurar o processo” todo o processo de interesse na privatização da Azores Airlines.

Esta é uma questão que serve como ínicio à auscultação, por este jornal, à opinião do nosso colaborador Pedro Castro, especialista em estratégia comercial para a aviação.

o assunto, diz quem “apesar de me faltarem elementos mais credíveis para entender o alcance dessa notícia, posso dizer que a Binter é uma companhia antiga, expansionista e habituada a procedimentos de contratação pública - já esteve nos voos inter-ilhas do Cabo Verde onde a coisa correu mal - e é a concessionária da rota Funchal-Porto Santo há vários anos. Se realmente estivesse interessada na SATA, tê-lo-ia feito na altura apropriada e pelos canais indicados”

É saliente: “Uma coisa é certa: no dia em que o Governo Regional dos Açores deixar de ser agente económico monopolista e passar a ser apenas garante das infraestruturas,

facilitador e/ou concedente, haverá mais orçamento disponível para uma mobilidade melhor para os Açorianos e haverá também um interesse maior por parte de outras companhias aéreas pelos vários destinos do arquipélago”.

Quanto às mudanças de designação e alargamento dos membros/empresas do consórcio proponente, “desconheço aquilo que o caderno de encargos diz a este respeito sobre a possibilidade de efectuar estas mudanças. Em caso omisso, a legislação geral aplicável pode ajudar a esclarecer este aspecto que, a conter qualquer irregularidade no caso prático, pode e deve ser contestado, em última instância, perante um tribunal. Tudo o resto, seria pura especulação”.

Outra situação que Pedro Castro considera pertinente em abordar de imediato, e que está ligada ao presente e futuro da Azores Airlines e do protagonismo que esta tem no sector do turismo é a relata às dados que indicam que, com as dormidas a baixar, o turismo nacional está em queda: “A reflexão que é urgente fazer para alterar esta tendência é a seguinte: o modelo da Azores Airlines de aposta quase exclusiva em São Miguel e de aposta em tráfego tipo “hub” - ou seja, em passageiros que saltam de um avião da Europa para outro com destino aos Estados Unidos a preços de saldo - tem esta consequência terrível: prejuízos financeiros para a companhia e passageiros que não dormem, nem gastam dinheiro nos Açores. Para além disso, desertifica o resto das ilhas e coloca todos os turistas em São Miguel, agravando os desequilíbrios”.

O último relatório e contas da Azores Airlines, relativo a 2024, reforça o enquadramento: o prejuízo ascendeu a 71,19 milhões de euros, um agravamento substancial face aos 26 milhões registados no ano anterior.

O resultado antes de juros, impostos, depreciações e amortizações (EBITDA, no acrônimo em inglês) passou de 21,5 milhões de euros para menos 691 mil. A dívida líquida subiu para 422 milhões de euros, acima dos 378 milhões registados no ano anterior, em 2023.

Nas operações, o transporte de passageiros aumentou para 1,6 milhões, mantendo a taxa de ocupação nos 82%, enquanto o número de voos cresceu de 9.700 para 11.705.

Os gastos com combustível atingiram 85,6 milhões de euros, representando 25% do total dos custos, bastante acima dos 76,9 milhões registados em 2023.