

## Pedro Castro, especialista em aviação comercial, sobre a Ryanair

# “O argumento dos slots é tipicamente político”

**Pedro Castro, Diretor da SkyExpert Consulting e docente em Gestão Turística no ISCE, é consultor em estratégia comercial para a aviação, turismo e aeroportos, colaborando com as televisões nacionais para estas matérias e também colaborador regular do “DIário dos Açores”.**

**Seguiu atentamente as notícias que foram surgindo sobre as negociações com a Ryanair para os Açores e dá-nos a sua opinião enquanto especialista em aviação comercial.**

\*\*\*

**O processo da Ryanair chegou ao fim e a empresa manteve os voos para os Açores. Que conclusões retira de todo este processo?**

Várias e a vários níveis.

Ao nível do Governo Central – e isto é algo que já defendi várias vezes na Madeira em artigos de opinião, na RTP Madeira e na conferência anual da Ordem Regional dos Economistas – temos de descentralizar estas competências.

O ministério das infraestruturas da República não é apenas incompetente na gestão da TAP ou da ferrovia.

A sua incompetência e desinteresse são ainda mais notórios quando se trata de temas dos arquipélagos que nem sequer entendem. E não creio que seja sequer uma questão partidária, é incompetência pura do Estado central.

Perante isto, Açores e Madeira, cada um à sua maneira e por diferentes motivos, vêm-se bloqueados na sua ação e capacidade de intervenção nestas matérias e isto tem de acabar – com a respetiva dotação orçamental para o efeito, óbvio.

Aeroportos e portos são vitais para os arquipélagos e contrariamente ao que alguns continentais pensam – não dá para ir a pé de uma ilha à outra quando há maré baixa.

Ao nível do governo regional – retiro a cedência à pressão dos privados para a obtenção de um resultado eleitoralista qualquer.

Falta aos políticos, no geral, a coragem de aplicar uma visão de 360 graus – aquela que nenhum hoteleiro ou dono de restaurante da ilha tem porque apenas pensa no seu negócio – baseada em custo-oportunidade, em prioridades e baseada em verdade.

Aparentemente, o turismo é já um grupo de pressão suficientemente grande na política em São Miguel para que só se pense nisso na tomada de decisões políticas. É grave.

Ao nível da economia e da população em geral – este enraizamento cada vez maior de que os Açores só vingam com subsídios. E isto quebra por completo qualquer oportunidade fora deste espectro.

Fora do círculo das empresas ou dos indivíduos subsidiados, não há mundo, não há vida – é uma asfixia total.

Não espanta que os Açorianos tenham fugido daqui e emigrado para os Estados Unidos e para o Canadá.

Não é só uma questão de geografia, é

uma questão de ir para uma sociedade que pensa e age de forma diametralmente oposta. “Se queres ter sucesso, conta com um Estado facilitador, mas não subsidiador”. Pena terem sido justamente esses os que foram embora das ilhas – eram exatamente os que deveriam ter ficado.

**Mas o facto é que a Ryanair ficou e isso pacifica os empresários na Terceira e em São Miguel...**

Certo. Esse grupo de pressão ficaria contente até mesmo com uma frequência semanal da Ryanair.

Mas vejamos: o resto das ilhas continua a sofrer pelo seu isolamento jurídico – mercado não liberalizado – e pelo seu isolamento em termos de infraestrutura – veja-se o caso das pistas do Pico e da Horta.

Não há ninguém que faça pressão para mudar isto. E depois queixam-se que o turismo está todo concentrado em São Miguel.

Falta a tal visão a 360 graus: são nove ilhas, existe a limitação e preservação dos recursos, a necessidade de descentralizar e redistribuir os fluxos turísticos e existem outras prioridades que não apenas o turismo.

Tudo isto falha para um resultado que é francamente magro: a Ryanair deixa de ter base em Ponta Delgada – isto significa a perda imediata de cerca de 100 postos de trabalho diretos. E depois, para pegar num exemplo concreto, numa rota Lisboa-Ponta Delgada em que as concorrentes do Estado são altamente subsidiadas e têm 3 voos por dia cada uma, a Ryanair aparece com dois voos semanais.

Uma coisa é ter um voo por semana na Ponta Delgada-Nuremberga. Outra é ter dois voos por semana numa rota doméstica que movimenta cerca de 1 milhão de passageiros por ano.

Alguém vai ficar à espera do dia do voo da Ryanair para se deslocar ao Continente? Só se venderem os voos a 1 euro, aí talvez alguém espere, mas pelas más razões: tarifa baixa.

Numa rota essencial para o país por ser doméstica e por não ter outra alternativa de transporte, numa rota deste tipo que transporta 1 milhão de passageiros/ano, só existe espaço para duas companhias aéreas do Estado competirem?!

Qualquer rotazinha de Lisboa ou do Porto para uma cidadezinha secundária europeia qualquer tem um quarto desse tráfego e 3 companhias a concorrerem entre si.

Até para Alicante a Ryanair voará mais de Lisboa do que para Ponta Delgada.

É isto que nos temos de perguntar: o que é que o Estado está a fazer de tão errado que numa rota com um tamanho volume de passageiros, não existem condições de mercado para os privados entrarem?

Existe também uma enorme concentração da conectividade – em termos geográficos: há décadas que os destinos no Continente se resumem a apenas



Lisboa e Porto; e nos Açores se pudessem acabavam com todas as rotas não liberalizadas e deixariam tudo em São Miguel e Terceira.

Com este perfil de voos da Ryanair, podemos dizer que, em termos de concorrência, regredimos brutalmente: voltou a estar tudo nas mãos das companhias subsidio-dependentes do Estado.

**Por falar na conectividade para o Continente, a Azores Airlines vai lançar voos sazonais para Faro em 2024, o que quebra esse monopólio geográfico que falava.**

Esse voo marca de facto uma novidade: em 2024(!) será a primeira vez que o arquipélago dos Açores estará ligado com um voo regular sem escalas para o Algarve.

Imagine só: Ponta Delgada já teve voos regulares para Nuremberga, para Helsinquia, para Bermuda, para as Canárias... para o Algarve é que nunca.

E imagine que Faro, em termos de frequências de Ponta Delgada, estará ao nível de Bilbao.

Haverá tantas frequências para a cidade de Bilbao como para Faro – e apenas sazonal.

É como se não houvesse estudantes, familiares, funcionários, empresários, turistas ou estrangeiros residentes em número suficiente para justificar voos entre estas duas importantes regiões do mesmo país.

Claro que para as companhias dá muito mais jeito canalizar tudo para Lisboa, encher artificialmente os voos para Lisboa com passageiros que, na verdade, não querem ir para Lisboa, e concentrar toda a escala ali no mesmo sítio... é mais fácil isso do que diversificar o produto.

Como na prática operacional, a Azores Airlines funciona como uma companhia de Lisboa (com tripulações e aviões ali baseados), esta rota para Faro está a ser totalmente sub-explorada e conscientemente condenada ao fracasso. Ninguém vai esperar pelo dia do voo direto da Azores Airlines para Faro – e se esperar vai ser apenas por uma questão de preço, o que, mais uma vez à semelhança do que dizia há pouco sobre os voos da Ryanair, é péssimo para uma rota.

Faro teria tudo para ser uma rota com sucesso, mas para isso seria pre-

ciso saberem explorá-la bem o que não é manifestamente o caso com a programação proposta. Até podem vender bilhetes, mas será sempre na base do preço e não pela adequação às necessidades do mercado.

**Por último, de que forma é que a questão do novo aeroporto de Lisboa e dos slots afetam realmente esta questão da Ryanair.**

Esse argumento apresentado é mesmo típico do político que tenta utilizar os “zum-zuns” mediáticos a seu favor e ainda presta um “frete” à República.

Em primeiro lugar, se o aeroporto de Lisboa afetasse mesmo, então só teriam sido reduzidos ou cancelados os voos de Lisboa. Mas a realidade é que também afetou os do Porto.

Em segundo lugar, os “slots” da Ryanair em Lisboa continuam a ser exatamente os mesmos. A única diferença é que decidiu alocá-los a um outro destino em vez de voar para Ponta Delgada e para a Terceira.

E voltamos à questão que coloquei: por que razão é que uma rota que transporta anualmente cerca de um milhão de passageiros (e há apenas um punhado de rotas com este tipo de volume à partida de Lisboa) é preterida em favor de uma outra rota qualquer?

O que é que o Estado faz para que, depois da easyJet ter abandonado esta mesma rota, venha agora a Ryanair dizer praticamente o mesmo?

Esta é que seria a questão que os políticos deveriam responder.

Voltando ao Novo/Velho Aeroporto de Lisboa, para mim, isso sim é uma ameaça para todo o restante país.

O aeroporto de Lisboa funciona como uma espécie de “aspirador” do tráfego do resto do país – se fosse possível servir todo o país única e exclusivamente por esse aeroporto único, as autoridades, os operadores e agentes económicos, todos eles assinarão por baixo. É uma dor de cabeça enorme ter de gerir uma rede de aeroportos, ter de supervisionar operadores económicos espalhados pelo território, ter de controlar o espaço aéreo de vários aeroportos e fazer tudo isto a partir de uma salinha de reuniões em Lisboa. Mas justamente, o esgotamento artificial do aeroporto de Lisboa é a oportunidade de ouro para todos os restantes aeroportos do país se desenvolverem.

A falta de escoamento através do “aeroporto-aspirador” de Lisboa permite ambicionar novas rotas e atrair companhias aéreas inéditas – e viu-se que isso aconteceu aqui em Ponta Delgada com a Lufthansa, a British Airways, a Iberia, a Transavia, a Swiss, a United... agora a questão é saber como “segurar” essas companhias e o destino durante o Inverno. Mas para isso existem soluções, é só abrirem os olhos à volta e por mãos à obra.

Dinheiro há... infelizmente, está a ir parar para os bolsos errados e para as prioridades erradas.