

Entrevista de Berta Cabral ao Diário dos Açores

“A Ryanair queria abandonar toda a operação doméstica nos Açores”

O Governo dos Açores fala no “bom resultado obtido” nas negociações com a Ryanair, mas a percepção que fica nos empresários e cidadãos, conforme dão conta as notícias, é que vamos ter menos Ryanair nos Açores do que tínhamos, não haverá base em Ponta Delgada e é muito provável que percamos mercado nacional com a forte redução de voos. Por que razão só foi possível conseguir este resultado?

É preciso deixar claro que o ponto de partida neste processo era a vontade da Ryanair em abandonar toda a operação doméstica nos Açores.

Nós fomos confrontados com uma posição quase inflexível de saída da Ryanair da Região, sempre assente numa retórica comercial perante o fraco desempenho das rotas, sobretudo no Inverno, e do elevado valor das taxas aeroportuárias e das licenças de emissão de carbono.

Foram precisos meses de intensas reuniões online, para conseguir convencer toda a estrutura da Ryanair a continuar a voar para os Açores. E, note-se, foi um processo onde também estiveram envolvidos – em todas as reuniões – o Turismo de Portugal e a ANA – Aeroportos de Portugal, que muito contribuíram para o desfecho das conversações.

Felizmente, conseguimos assegurar a manutenção da Ryanair na Região.

A grande vantagem de ter a Ryanair a voar para os Açores é o facto de mantermos a Região na maior rede de distribuição do sector da aviação da Europa. Isso permite uma grande exposição nacional e internacional dos Açores e o acesso directo do consumidor final ao destino. Estrategicamente, esse é o grande factor que releva deste processo.

Importa também referir que temos mais duas companhias – TAP e Azores Airlines – a incrementar a sua operação do próximo Inverno de forma significativa.

É preciso, também, deixar bem explícito que estamos perante uma decisão puramente comercial, de uma empresa privada, em relação à qual o Governo não pode interferir directamente na sua vontade; apenas pode tentar influenciar, como fez, com insistência, nas reuniões referidas.

As decisões da Ryanair sustentam-se em análises de desempenho da companhia.

Ao Governo, e a todos os intervenientes neste processo, nomeadamente a VisitAçores, a ANA e o Turismo de Portugal, competiu encontrar soluções que minimizassem as limitações invocadas pela Ryanair.

Compreende-se a ansiedade e a preocupação que este tipo de processo gera na opinião pública, mas tratando-se de um processo de conversações delicado, envolvendo várias entidades, a

prudência sempre recomendou reserva na comunicação pública.

Inicialmente a Secretária Regional passou a informação de que a Ryanair queria mais dinheiro, depois eram as taxas aeroportuárias (que o Governo República veio baixar, tarde é verdade) e agora a justificação são os slots e o problema do novo aeroporto em Lisboa. Não acha que esta falta de comunicação consistente deixou o público confuso e a levantar suspeitas sobre estas negociações? Por que razão não se transmitiu publicamente, desde o início, o que é que a Ryanair pretendia e como estavam a decorrer as negociações, em vez de esconder as conversações?

Com o decorrer das reuniões com a Ryanair eram-nos apresentados sucessivamente novos argumentos, que foram sendo ventilados publicamente.

Fomos sempre respondendo e superando cada um deles, com a intervenção do Governo, da VisitAçores, da ANA e do Turismo de Portugal.

Aliás, houve inclusivamente momentos em que estávamos todos convictos de que estava tudo superado, mas rapidamente surgiram novas questões.

Foram negociações muito duras e difíceis, porque, da nossa parte, sempre houve interesse em manter a operação da Ryanair.

Efectivamente, a companhia alegou a falta de rentabilidade da operação, o aumento das taxas aeroportuárias e o fim das derrogações do ETS (Emissions Trading System), para mais tarde identificar a questão das taxas de segurança e, por fim, as dificuldades perante as limitações dos slots no aeroporto de Lisboa. Foi sempre um processo evolutivo.

Infelizmente, também é preciso dizê-lo, não tivemos o apoio que seria de esperar do maior partido da oposição, que passou por duas experiências idênticas, com a EasyJet e a Delta, que abandonaram a Região, sem que o governo da altura tivesse conseguido mantê-las nos Açores.

Como é que o problema é dos slots em Lisboa, se no Porto este problema não existe e a redução de voos também se verifica?

A questão dos slots invocada pela Ryanair prende-se com uma opção da companhia de querer voar para outros destinos mais rentáveis, utilizando slots do aeroporto de Lisboa afectos à operação Açores, dada a dificuldade de obter slots adicionais. Mas esta não é a única razão.

Invocam, de acordo com os seus padrões, o fraco desempenho comercial das rotas no Inverno para os Açores, situação comum a Lisboa e Porto, e esse é um ponto muito sensível na análise

de desempenho da companhia e em todo o processo negocial.

Para além disso a operação de Lisboa e Porto estão intimamente ligadas por uma questão de articulação e reposicionamento das aeronaves.

E como explica que o aeroporto de Ponta Delgada tendo mais de 60% do turismo e de passageiros, tenha o mesmo número de voos das Lajes, neste acordo com a Ryanair?

É estritamente uma opção e uma proposta da companhia.

A avaliação do mercado é feita conjugando o volume de passageiros com a concorrência existente nesse mercado.

Em Ponta Delgada há muito mais concorrência e número de voos do que na Terceira e isso tem impacto nas decisões comerciais.

Agora que já está firmado o acordo, os cidadãos já podem saber o seu teor? Quanto é que a Região vai pagar à Ryanair através da VisitAçores e que outras contrapartidas existem?

O acordo que conseguimos estabelecer compreende um horizonte temporal de dois anos, com início em novembro de 2023.

A operação da Ryanair para os Açores contará anualmente com, pelo menos, 2.032 voos.

Durante o Inverno IATA, existirão duas frequências semanais Lisboa-Ponta Delgada, duas Porto-Ponta Delgada, duas Lisboa-Terceira e duas Porto-Terceira. Este número de voos poderá ser incrementado se existir procura que o justifique.

No Verão IATA, existirão 13 frequências semanais Lisboa-Ponta Delgada, sete Porto-Ponta Delgada, uma Stansted-Ponta Delgada e uma Nuremberga-Ponta Delgada.

Existirão, ainda, quatro frequências semanais Lisboa-Terceira e duas Porto-Terceira.

Cada uma destas frequências representa dois voos (ida e volta), perfazendo, assim, 352 voos no Inverno IATA e 1.680 voos no Verão IATA.

Em termos financeiros, existirá um investimento para a promoção das rotas domésticas para a ilha Terceira (LIS-TER e OPO-TER) de 1.155.000 euros por ano.

É um investimento, ajustado em baixa, que dá continuidade ao apoio que existiu desde 2015 suportado pelo Governo da República ao abrigo do PREIT – Plano de Recuperação Económica da Ilha Terceira, e que passou em 2022 a ser atribuído a nível regional ao abrigo do mesmo plano.

Por outro lado, a VisitAçores fará um investimento na promoção das rotas Stansted-Ponta Delgada e Nuremberga-Ponta Delgada, no valor de cerca de 630.000 euros em 2024, à se-

melhança do que tem vindo a ser feito desde o anterior Governo, para mercados considerados estratégicos, como é o caso do britânico e do alemão.

Quais as razões que a Ryanair invocou para retirar a base de Ponta Delgada?

A decisão de retirar a base de Ponta Delgada é, mais uma vez, apenas da Ryanair e decorre do ajustamento na operação e na optimização da rede da empresa.

A Ryanair tem um modelo de negócio fundamentado numa optimização muito agressiva de toda a operação e isso implica decisões de gestão desta natureza.

Ficou acordado alguma coisa relativamente ao próximo Verão?

Anunciámos publicamente que a operação no Verão IATA se manterá muito próxima do seu histórico.

Existirão 13 frequências semanais LIS-PDL, 7 OPO-PDL, 1 STN-PDL e 1 NUE-PDL, bem como 4 LIS-TER e 2 OPO-TER.

Há, inclusivamente, previsão de aumento das frequências semanais para Stansted e Nuremberga em 2025.

É verdade que tentou trazer novamente a Easyjet?

Com a decisão de ajustamento da operação por parte da Ryanair no Inverno, é natural que existam outras companhias aéreas atentas proactivamente possam ter interesse em novas oportunidades nos Açores.

Na realidade, somos um destino cada vez mais atractivo – conquistámos essa notoriedade e reputação.

Aliás, o próprio aumento da oferta da Azores Airlines e da TAP é bem demonstrativo do potencial que nós temos. É o mercado a funcionar e bem.

Se vão surgir novos players a prazo, logo veremos.

Em que medida a Azores Airlines, sendo ainda pública, poderá compensar a redução de voos da Ryanair? Haverá menos competitividade das rotas?

A Azores Airlines é pública, mas tem uma Administração habilitada para tomar as decisões que melhor servem os interesses comerciais da empresa e que protegem o interesse público, sem qualquer interferência por parte do Governo. E a verdade é que a empresa já se está a posicionar no sentido de incrementar a sua oferta no Inverno, vendo a oportunidade comercial que emergiu. A reacção à redução da operação de Inverno da Ryanair é sintomática da competitividade que existe e é preciso não esquecer que a própria Ryanair pode reforçar o número de voos se a procura assim o ditar.