

deveria equacionar a entrada no capital da SATA. Faria sentido? Isso é uma decisão soberana dos governos regionais. Neste momento não faria nenhum comentário, porque seria prematuro.

Mas houve algum contacto para isso? Formalmente, não. Sei que houve rumores nos média, mas vale o que vale. Não podemos ligar muito a isso. Na altura em que for para se formalizar o processo, quem estiver realmente interessado há de fazê-lo. A decisão do Governo Regional da Madeira entrar ou não, é uma decisão soberana, que eu não comento.

Fazer a abertura de capital com um novo sócio público ou privado é indiferente? A ideia não é substituir um accionista público por outro accionista público, porque isso não resolveria o problema. O accionista Governo dos Açores vai manter-se como accionista. Se haverá outros que estejam interessados ou não, isso só a eles diz respeito, desde que a maior parte do capital seja privado. Isso é que é a exigência de Bruxelas e é o que nos permite completar o processo do plano de reestruturação e continuar a crescer.

Esse processo vai ter impacto no funcionamento interno da empresa? Uma empresa gerida maioritariamente por privados, a história diz-nos que tem outra cultura do que uma empresa de capitais públicos. É óbvio que temos um conjunto de interesses que têm que ser acautelados, porque estamos a servir uma região ultraperiférica e isso é o tema mais fundamental de todos. Com isso acautelado, depois o operador privado fará aquilo que se propuser fazer, obviamente em concordância com o accionista público, que se mantém. O que interessa é que os dois estejam alinhados no crescimento da empresa. Se isso acontecer, tudo o resto está protegido - as ligações, o emprego e por aí a fora.

A mudança na estrutura accionista poderá ter implicações na operação que têm com a Madeira? Só se for para crescer. A Madeira é um destino turístico fundamental, tem tido um comportamento conosco cinco estrelas. A relação é ótima. Vai continuar a desenvolver-se e a crescer. Prova disso é que no ano passado, quando começámos um exercício de ligação a Nova Iorque que decorreu na Primavera, este ano ele vai ser estendido ao ano todo. No ano passado fizemos isso na Primavera com cerca de 50% de taxa de ocupação ('load factor') e este ano estamos a projectar 80% num período muito mais longo.

Notam maior procura nesses voos para Madeira-Nova Iorque? Sim, sim, sim. Claramente. E ainda há muito trabalho de promoção e de visibilidade por fazer. Eu acho que o futuro dessa rota está bem acautelado, o que é melhor indicador possível para que se considerem outras no futuro, sejam elas quais forem. Depois disso compete à nova composição accionista definir.

Quem são os clientes deste voo directo Madeira-Estados Unidos? São maioritariamente americanos. O que é normal, dado o tamanho do mercado. Estamos a falar de 200 milhões de pessoas. Eu diria que temos um terço de madeirenses a ocupar essa rota e pouco mais de dois terços de americanos a virem visitar a Madeira. Eu acho que é isso que o Governo Regional da Madeira quer.

Conseguem fazer tarifas competitivas com aquilo que há no mercado nessa rota? O facto de estarmos a prever que a taxa de ocupação cresça de cerca de 50% no ano passado para 80% neste ano indica que as tarifas são extremamente competitivas. O mercado é o melhor juiz disso tudo. Se as coisas estivessem a correr mal ou mal desenhadas, esse crescimento não estaria a acontecer.

A Madeira faz promoção com algumas companhias, como a Ryanair. Está previsto algum contrato com o vosso grupo? A nossa equipa está hoje [passada quinta-feira] no Funchal a trabalhar exactamente sobre isso. Vão haver novidades. Já fechámos um contrato com a Associação de Promoção da Madeira e com o Turismo de Portugal para o Inverno de 2022/2023 e para o Verão de 2023. Há cerca de um mês estivemos em Nova Iorque num evento em que levámos agentes locais (rent-a-car e hotelaria madeirense) para apresentar ao 'trade'. Já trouxemos vários agentes de viagens e jornalistas à Madeira para conhecerem o destino. Durante o dia de hoje [quinta-feira] e de amanhã [sexta-feira] vamos pensar novas acções para o resto do Verão. Isto tendo já uma previsão de 82% de ocupação na operação.

Estes 82% de ocupação garantem a viabilidade da operação do voo Madeira-Nova Iorque? O desafio é estender estes 82% para o ano todo. Mas a Madeira é um destino ótimo para se conseguir. O combate à sazonalidade na Madeira e nos Açores é o 'Santo Graal' que todos procuramos.

O Governo da Madeira já manifestou vontade de ter um voo directo para o Canadá. Qual é o vosso interesse nessa operação? Nós temos interesse em todas as operações que sejam rentáveis e boas para ambas as partes. A única coisa que temos que ter em consideração neste momento é que estamos limitados por um plano que condiciona a nossa frota. A nossa frota tem que ser usada maioritariamente nas ligações da Região Autónoma dos Açores e tudo o que podemos fazer para além disso temos que olhar muito bem para essas operações. Fazer uma ligação entre Madeira e Canadá é uma opção que está em cima da mesa. Está a ser estudada pelas equipas de ambos os lados, com a garantia que temos critérios de racionalidade e eficiência que temos que observar. É uma operação interessante a considerar.



FAZER UMA LIGAÇÃO ENTRE MADEIRA E CANADÁ É UMA OPÇÃO QUE ESTÁ EM CIMA DA MESA

TEREMOS MAIS UMA FREQUÊNCIA SEMANAL ENTRE FUNCHAL E PONTA DELGADA

NOTA-SE MAIOR PROCURA NOS VOOS MADEIRA-NOVA IORQUE? SIM, SIM, SIM. CLARAMENTE

Poderá acontecer no próximo Inverno? Quando o processo estiver concluído, a nova configuração accionista da Azores Airlines pode olhar para isso com outros olhos. Porque aí pode aumentar a frota, não estará condicionada como neste momento. Nesse aumento de frota, todas as ro-

tas de longo curso, que são as mais rentáveis, como pode ser esta, tenho a certeza que serão opções muito válidas a considerar.

O governo açoriano falou na possibilidade de voos entre ilha Terceira e Madeira... Esse é um tema muito complexo, porque isso está totalmente condicionado por um conjunto de obrigações de serviço público. Neste momento, a única coisa que sabemos é que está a ser redesenhado pelo Governo da República e pela ANAC [Autoridade Nacional da Aviação Civil], com a participação do Governo Regional dos Açores. Nós não temos nem queremos ter visibilidade sobre o que está a ser feito. Agradecemos que o processo se desenvolva, porque nos últimos anos a SATA tem sido muito castigada por fazer essas ligações sem nenhuma compensação, o que é uma situação única na Europa.

Está a falar das ligações entre os dois arquipélagos? Entre os dois arquipélagos e entre os Açores e o continente. São quatro rotas, sendo uma delas Funchal-Ponta Delgada. Isso está dentro de um conjunto de obrigações de serviço público que está a ser redesenhado agora. E estamos expectantes para que saia o novo modelo e o novo caderno de encargos, contrato de concessão. Aquilo que sabemos é que pela primeira vez vai haver uma compensação financeira para quem fizer a rota, que é aquilo que reclamamos há muito tempo. Pode não ser a SATA, poderá ser outro qualquer, desde que seja compensado por isso. É óbvio que nós vamos a jogo, temos esse histórico e a capacidade. Mas estamos dependentes de um conjunto de configurações que estão a ser revistas. Esperemos que este ano seja tudo redefinido.

Sendo a SATA uma companhia especializada em voos inter-ilhas, está ausente da linha entre Porto Santo e Madeira. Não consegue apresentar uma proposta competitiva ao concurso? Conseguir, consegue. Agora, a SATA estava - e ainda está - numa situação económica e financeira extremamente difícil. Neste momento está condicionada por não poder mexer na sua frota, para além daquela que já tem. Mesmo que quiséssemos não podíamos vir a jogo na linha entre a Madeira e o Porto Santo, porque não tínhamos frota para isso. Enquanto durar esta fase, Bruxelas não nos permite entrar em novos mercados, aumentando a frota. Porque estamos a cumprir as regras pelas quais fomos ajudados e porque estamos hoje a operar. Uma vez cumpridas as metas, ficaremos livres dessas amarras e a partir daí podemos imaginar outros voos, desde que não se regresses à situação que se viveu antes de 2019. A partir de agora, tudo tem de ser feito com muito cuidado.

As ligações são feitas com aparelhos turboélice, mais lentos. Ha-

verá a hipótese de se alterar por aviões de reactores? Hipótese, há. Mas estamos condicionados, mais uma vez, pela configuração do caderno de encargos do contrato de concessão das obrigações de serviço público e pela indisponibilidade de frota da SATA. Teríamos de ir buscar o avião a outra rota qualquer e que, a partir daí, provavelmente iria queixar-se desse problema. Vamos ter que manter isso assim até conseguirmos ter condições para operar de outra maneira. É óbvio que o mercado nos últimos anos entre os dois arquipélagos também sofreu um bocadinho pela falta de investimento e pela crise. A partir da altura em que esse mercado começa a recuperar também se vai justificar a opção por aviões de outra configuração. O caminho está a ser feito, a rota está a correr bem. Estamos com uma taxa de ocupação de 75% nos voos entre os dois arquipélagos, o que é bom.

Qual é o perfil dos passageiros desses voos entre Madeira e Açores? É muito equilibrada entre madeirenses e açorianos, em férias de famílias, e começamos a ter muito cliente de empresas entre os dois arquipélagos.

De resto, há novidades em perspectiva nos vossos voos para a Madeira? Sim, acho que é importante dar uma novidade. De Abril a Junho nós vamos crescer com mais uma frequência [um voo de ida e volta] semanal entre Funchal e Ponta Delgada. Nesse período vamos chegar às sete frequências semanais entre os dois arquipélagos, ou seja, um voo diário para os Açores. E no pico do Verão, no ano passado tivemos dez frequências semanais e este ano vamos ter mais uma, ou seja, onze frequências semanais. É o máximo histórico. Dois dos aviões operados no pico do Verão (de Julho a Setembro) serão A320. É um avião maior, porque assim se justifica, é a lei da oferta e da procura.

É um acréscimo da procura que está na origem deste reforço de voos para a Madeira? Sim, é uma resposta à procura. A procura é muita. Temos previsões para o Verão todo que rondam mais do que 80%. Nesta altura estamos acima de 70%. São valores muito acima do que a indústria está habituada. Em relação ao ano passado, há um acréscimo da procura e da ocupação. Daí a SATA ter revisto em alta o próximo Verão. Também vamos ter pela primeira vez voos entre Funchal e o aeroporto JFK (Nova Iorque), com previsões de ocupação de 82%. Estamos a falar do dobro dos passageiros que a SATA trará para a Madeira no Verão do continente americano. É preciso sublinhar que há sempre a hipótese de tanto o madeirense como o americano fazerem uma viagem de uma semana ou menos dias. Isto porque todos os voos que fazem JFK-Ponta Delgada têm ligação uma hora e pouco depois com o Funchal. O número de dias da viagem é flexível, pois o passageiro poderá utilizar um voo via Ponta Delgada.

