

ACESSIBILIDADES E O TURISMO

(Intervenção na CCIPD em Santa Maria 2019.12.02)

Joaquim Bastos e Silva

O transporte aéreo e o turismo estão interligados.

Para o desenvolvimento estratégico dos destinos turísticos, no nosso caso os Açores, é necessário uma política de transporte aéreo clara na dupla vertente de uma estratégia de acesso aéreo para o exterior e interilhas e de um rumo sustentável para as companhias SATA Air Açores e SATA Internacional que devem ser vistas de forma separada, embora interligadas.

O novo modelo de transporte aéreo para os Açores, iniciado em Abril de 2015 com a liberalização, trouxe os voos low-cost da Ryanair e da Easyjet (esta última já suspendeu) para Ponta Delgada a partir de Lisboa e de outras cidades europeias, um grande reforço da operação da TAP, voos da Delta directos a partir de Nova York (também já suspensos) mantendo-se diversas operações charter para São Miguel e Terceira.

Os resultados positivos não demoraram a fazer-se sentir quer nas estatísticas quer na economia e no emprego trazendo benefícios directos no alojamento (hotéis e alojamento local), restauração, animação turística, táxis e benefícios indirectos em muitas outras áreas da economia local.

Devemos tomar em consideração que, de acordo com os cálculos do World Travel & Tourism Council (WTTC), para Portugal, a contribuição total das viagens e turismo (T&T) para o PIB (17,3% em 2017) é duas vezes e meia a sua contribuição directa (6,8% do PIB em 2017), aplicando-se o mesmo em relação ao emprego directo (8,5%) e emprego total (20,4%).

Nos Açores, as mudanças introduzidas, tardiamente, no transporte aéreo fizeram com que as dormidas em estabelecimentos hoteleiros e outros (alojamento local, turismo rural, campismo, etc.), estagnadas durante dez anos, desde 2005 (1,25 milhões) até 2014 (1,23 milhões) tenham registado um crescimento assinalável, ano após ano, tendo ultrapassado os 2,56 milhões de dormidas em 2018 e continuando a crescer de forma significativa em 2019, em particular no alojamento local que já representa 30% das dormidas totais.

Também os proveitos totais nos estabelecimentos hoteleiros (113 milhões de euros em 2018) mais que duplicaram pois eram, em 2014, cerca de 47 milhões de euros, pelo que as receitas hoteleiras cresceram acima do próprio crescimento do número de dormidas, melhorando o RevPar (receita por quarto) e o tarifário médio.

O turismo em Santa Maria, no mesmo período, apresentou o menor crescimento de todas as ilhas e muito abaixo da média regional

Há que referir a grande sazonalidade (peso das dormidas Jan-Set no total das dormidas) de cerca de 65% contra 52% em S. Miguel (54% média na RAA) e uma estada média de 2,6 dias contra 3,3 em São Miguel (3,1 média da RAA).

As dormidas em Santa Maria, cerca de 34.000 em 2014, cresceram para 41.000 em 2018 e sofreram um novo aumento em 2019 (de Janeiro a Setembro 44.000) mas verifica-se uma perda de quota em relação à RAA: eram 2,72% em 2014 e foram 1,8% em 2018, razão para reflectir em termos de acessibilidade aérea e outros aspetos do marketing turístico de Santa Maria tais como os referidos no Plano de Marketing, entre outros:

- Desenvolver a atratividade do destino através de uma lógica de complementaridade com São Miguel, articulando com a SATA, a ATA e a Direção Regional do Turismo.
- Qualificar a oferta ao nível das infraestruturas, sensibilizar a população, formar os recursos humanos, desenvolver a “hospitalidade açoriana”.
- Melhorar e enriquecer a qualidade da experiência turística do visitante proporcionando espaços naturais e culturais bem preservados e conservados.
- Melhorar o desempenho das atividades do turismo de natureza, turismo náutico, touring cultural e paisagística e gastronomia.

A liberalização das ligações aéreas que só pecou por ser tardia esteve na origem da afirmação e do crescimento sustentado do setor turístico que é fundamental para os Açores, que tem poucas áreas possíveis de desenvolvimento da economia e de crescimento do emprego.

Mas não há bela sem senão...

A questão que se colocava em 2015 e que volta agora a colocar-se com ainda maior relevância é a do futuro da SATA, principalmente a SATA Internacional, neste contexto concorrencial com algumas das empresas mais competitivas e bem geridas do mundo, caso da Ryanair.

Em 12 de Novembro de 2015, no III Fórum do Turismo da CCIPD dizíamos que “A SATA Internacional tem de evoluir de uma estrutura desadequada de pré-liberalização para uma estrutura de pós-liberalização e aproveitar esta transição para aumentar a qualidade do serviço ao cliente como factor diferenciador em ambiente competitivo”.

Também sugeríamos que a liberalização ocorrida na vertente “open skies”, mas com mais de 10 anos de atraso fosse alargada à privatização da SATA Internacional, o que só veio a ser ensaiado, e muito mal, em 2018, tendo culminado no desperdício de uma ótima oportunidade que teria sido a negociação com a Icelandair.

De facto, aquela companhia de referência, procurava uma oportunidade no Atlântico entre a companhia de Cabo Verde, TACV, de que veio a adquirir 51% em 1 de Março deste ano, e a SATA Internacional a quem propôs negociar sem que isso tenha sido sequer considerado.

A SATA que em 2014 se encontrava numa delicada situação operacional e económico-financeira, caracterizada por uma dívida total de 180 milhões de euros e prejuízos de 35 milhões de euros nesse ano, depois de idêntico valor em 2013, veio a degradar ainda mais a sua situação com prejuízos galopantes (41 milhões de euros em 2017, 53,3 milhões de euros em 2018 podendo ultrapassar os 60 milhões de euros este ano) e uma degradação geral na sua qualidade de serviço com atrasos e cancelamentos que se tornaram crónicos e profusamente noticiados. A dívida global já deve ultrapassar os 300 milhões de euros que se afiguram impossíveis de financiar sem recurso a ajudas de Estado que terão de ser autorizadas por Bruxelas depois de aprovado um plano de reestruturação que, ao que sabemos, não existe numa versão aprovado pelo acionista, o Governo Regional.

Os sobressaltos, que estão à vista, podem consistir na abertura de um processo de investigação formal à concessão de ajudas de Estado ilegais (por exemplo, os empréstimos intercalares, os aumentos de capital e mesmo os avales e cartas conforto concedidos) e a conseqüente notificação para a sua devolução o que poderia resultar na situação aflitiva do encerramento e liquidação como aconteceu com as companhias nacionais Malév, da Hungria, Cyprus Airways, Estonian Air, entre outras, sendo a mais recente a Adria Airways, companhia nacional da Eslovénia, privatizada em 2016 que declarou falência em 30 de Setembro, p.p e a Alitalia que, de acordo com notícias da semana passada, está a ser investigada pela Comissão Europeia relativamente quer às ajudas passadas – um empréstimo intercalar de € 900 milhões – na sequência da falência em Maio de 2017, quer à possibilidade de o governo italiano injectar € 400 milhões para manter a companhia a operar.

As regras impostas pela Comissão Europeia para o resgate e reestruturação de companhias aéreas com ajudas de Estado foram definidas em 2004 e alteradas em 2014 e definem condições estritas que garantem que a companhia objeto de auxílio ficará viável sem um apoio contínuo de ajudas públicas (o princípio “one time, last time”).

Desde 2000, ou seja, nos últimos 18 anos, a comissão avaliou 11 casos de capitalização de companhias aéreas públicas, pelo Estado, no quadro das regras em matéria de auxílios estatais.

Dei esta ênfase à reestruturação da SATA porque sem este assunto bem encaminhado tudo o que planeamos pode cair por terra.

A boa notícia é que o turismo à escala global está a crescer, a criar emprego e atividade económica sendo um contributo substancial para a prosperidade global.

De acordo com o WTTC prevê-se que até 2027 o turismo representará, diretamente, 3,5% do PIB mundial (\$ 3,5 T) e, com os efeitos induzidos, 11,4% PIB (\$ 11,5 T) criando 380 milhões de empregos, cerca de 10% do total, sendo que um em cada cinco novos empregos criados será no turismo.

O mundo está a ficar mais rico. Dentro de 10 anos mais de um bilião de pessoas estarão na classe média global e viajar será cada vez mais acessível.

VISA, a companhia de cartões de crédito, estima que em 2025 mais de 280 milhões de famílias viajarão para o estrangeiro anualmente e que o número de viagens feitas por quem tem mais de 65 anos atingirá 180 milhões, o dobro de 2015.

O desafio é que o crescimento pode pôr pressão no destino e constituir um constrangimento considerando também os riscos climáticos que são cada vez mais significativas.

A Comissão Europeia pretende regular o impacto climático total do transporte aéreo (i.e., CO₂ e NO_x, H₂O, SO_x, etc) na transição para uma economia de baixo carbono e no cumprimento do objectivo de reduzir em 50% as emissões de gases com efeito de estufa até 2035, promovendo o valor do turismo responsável e tornando mais verde a cadeia de valor no seu todo.