



ENTREVISTA ANTÓNIO GOMES DE MENEZES PRESIDENTE DO GRUPO SATA

SATA fecha ano de 2010 com prejuízo de 3,5 milhões

● **Aumento da factura do combustível, crises das cinzas vulcânicas e quebras nas rotas domésticas Continente-Açores e Continente-Madeira explicam o prejuízo da transportadora aérea**

PAULO SIMÕES
psimoes@acorianooriental.pt

Qual foi o resultado líquido consolidado do grupo SATA no ano fiscal de 2010?

Após um resultado líquido consolidado positivo do Grupo SATA de 1,024 milhões de euros em 2009 (de acordo com o POC), o resultado líquido consolidado do Grupo SATA em 2010 foi negativo em 3,5 milhões de euros. Em termos relativos, de rentabilidade dos proveitos, este valor significa um resultado de -1,38% do total de proveitos ou de -2,39 euros por passageiro.

Como é que explica este resultado?

Há que analisar duas realidades distintas, SATA Air Açores e SATA Internacional.

A SATA Internacional apresentou níveis recorde históricos de tráfego de passageiros, de Load-factor (taxa de ocupação das aeronaves, ou seja, nº de lugares utilizados face à capacidade dos aviões) e de Block-hours voadas por aeronave. No ano de 2010, o número de passageiros transportados pela SATA Internacional aumentou cerca de 10%, com destaque para os EUA, com 21%, Canadá, com 12%, Europa-Açores, com 46%, e Continente-Açores, com 4%. Assim, a

SATA Internacional foi capaz de crescer a contraciclo nos mercados relacionados com o seu objecto social, atingindo, inclusive, novos patamares nos mercados estratégicos da América do Norte, associados ao novo modelo de negócio de transportadora regular e modernização daí advinda, como a presença nos canais online e acordos com companhias de referência. De referir que o forte crescimento registado no mercado Europa-Açores deveu-se à recente abertura, também a contraciclo, das rotas Copenhaga-Açores, Estocolmo-Açores e Oslo-Açores, que, naturalmente, ainda não atingiram o seu estado de maioridade. Fora dos Açores, de destacar a rota Lisboa-Funchal que atingiu um recorde de passageiros, com um aumento de 11% em relação a 2009, obtendo um "load-factor" recorde de cerca de 74%. Porém, o crescimento do tráfego não foi suficiente para se traduzir em resultados líquidos positivos, pelas seguintes razões. Em primeiro lugar, a factura do combustível aumentou de 34 milhões de euros em 2009 para 47,2 milhões de euros em 2010, ou seja, um aumento de 13,2 milhões de euros. Em segundo lugar, há a registar um prejuízo de cerca de 2 milhões de euros nas contas da SATA Internacional com as crises das cinzas vulcânicas. Em terceiro lugar,

de referir um forte prejuízo registado no último trimestre de 2010, em rotas nucleares, domésticas, Continente-Açores e Continente-Madeira, fruto do agudizar do clima de desconfiança macroeconómico e social nacional, associado aos sucessivos anúncios e adopções de pacotes de austeridade.

E na SATA Air Açores?

Na SATA Air Açores há que destacar, pelo menos, três factores. Em primeiro lugar, a queda do tráfego e das receitas. Não obstante a descida média das tarifas superior a 17%, que ocorreu a 01 de Setembro de 2009 com a entrada em vigor das novas Obrigações de Serviço Público Inter-Ilhas Açores, o tráfego de passageiros, em 2010, diminuiu cerca de 5%, fruto da conjuntura negativa vivida. De referir que, além da dita descida das tarifas, foram criadas novas tarifas promocionais e tarifas que endereçam segmentos específicos, como as tarifas para famílias numerosas, entre outras. Porém, o tráfego inter-ilhas é muito inelástico, não cresceu após a dita descida das tarifas mas, sim, retraiu-se com a crise económica. Assim, tivemos descida de tarifas ao mesmo tempo que o número de passageiros baixou, pelo que, as receitas baixaram, quer por conta do efeito preço, quer por conta do efeito



volume. Em segundo lugar, a SATA Air Açores incorreu em custos específicos relacionados com o processo de renovação da frota. Custos estes relacionados com a formação e a realização de voos de treino, que, sendo esperados, não deixaram de influenciar negativamente o exercício de 2010, por não serem amortizáveis, mas, sim, imputados ao exercício em questão. Por fim, as crises das cinzas vulcânicas marcaram violentamente o exercício de 2010, em cerca de um milhão de euros nas contas da SATA Air Açores.

Qual o volume de negócios em 2010?

O Volume de Negócios do Grupo SATA em 2010 foi de 208,6 milhões de euros, enquanto que, em 2009 foi de 199,1 milhões de euros.

E o EBITDA?

O EBITDA do Grupo SATA em 2010 foi de 29.135 m€, enquanto que, em 2009 foi de 25.912 m€.

Qual a estrutura das despesas nas contas da SATA?

A estrutura de despesas da SATA é a seguinte: 67,9% em Fornecimentos e Serviços Externos; 21,6% para custos com pessoal;

6,2% para amortizações; 2,4% para outros gastos e perdas; e 1,9% noutras despesas.

E das receitas?

A estrutura de receitas da SATA é a seguinte: 81,3% para vendas e prestações de serviço; 12,6% para subsídios à exploração; 4,4% para outros rendimentos e ganhos; e 1,7% para outras receitas.

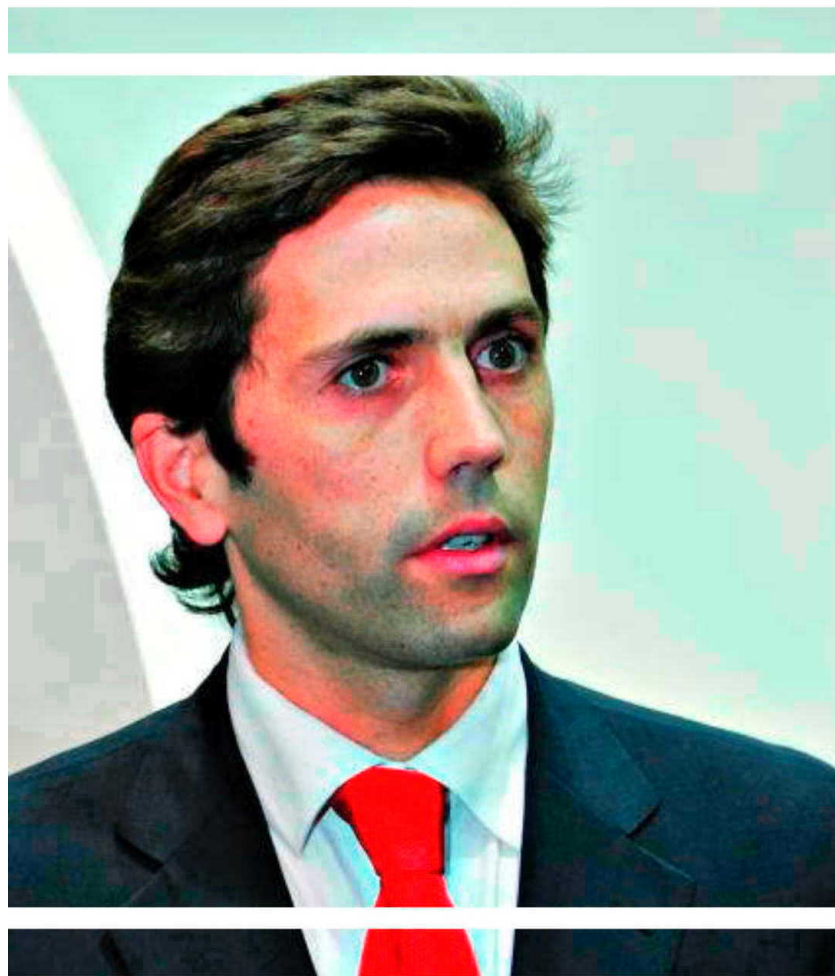
Com base nos resultados de 2010, a SATA vai proceder a cortes na despesa?

Os custos unitários não-fuel da SATA descerão em 2011. De destacar novos contratos de fornecimentos e serviços externos (FSEs) de engenharia e manutenção, handling, leases operacionais de aeronaves, telecomunicações, seguros, GDS e hotéis (para tripulações), entre outros, que substanciam expressivas reduções de despesa. De igual modo, há fortes reduções na despesa associadas ao aumento da produtividade dos recursos humanos, em especial, na área do pessoal navegante de cabine, oficiais de tráfego, técnicos comerciais, bem como em determinadas áreas de back-office, que, em larga medida, se ex-

As previsões para o futuro são de "optimismo muito moderado da Europa e da América do Norte, mas com fortes reservas do Continente"



Segundo o presidente do Grupo SATA, António Gomes de Menezes, a preocupação com o controlo da factura do combustível vai implicar uma maior utilização do A320 e obtenção de melhores taxas de ocupação



CARLOS COSTA

plicam por um melhor uso de tecnologias de informação.

De referir, ainda, uma fortíssima e natural preocupação com o custo do combustível, que é gerido segundo as melhores práticas da IATA, implementadas na sequência do estudo "Fuel Efficiency Gap Analysis" (FEGA), atempadamente tornado público, bem como pela adopção de práticas observadas na indústria, com vista à redução do peso transportado a bordo, como taxas de excesso de bagagem e de transporte dos artigos dito especiais.

Onde e como vão ser realizados esses cortes?

Os cortes são, na medida do possível, transversais a todo o Gru-

po SATA e já estão em curso, com sucesso. Porém, há áreas em que os custos são largamente exógenos. Desde logo, há que referir que estamos num sector altamente regulado em matéria de segurança e de defesa dos direitos dos passageiros e a SATA continuará a exibir os seus proverbiais padrões de excelência nesses domínios. De igual modo, a SATA enfrenta fornecedores que se mostram indisponíveis, fruto das suas posições dominantes, para oferecerem soluções mais económicas, desde as gasolinehas, aos aeroportos, aos controladores do espaço aéreo, a certos prestadores de handling. Com a crescente insolvabilidade da República e descida do rating dos bancos por-

tugueses, o custo do capital e das garantias bancárias praticado na nossa praça financeira é razão de preocupação, não obstante as excelentes condições de financiamento obtidas junto do Banco Europeu de Investimento (BEI), para a renovação da frota da SATA Air Açores, que resultaram, em 2010, num custo médio de financiamento de 1,55%. Assim, a SATA tem que ser hábil na gestão dos graus de liberdade que efectivamente dispõe em matéria de redução de despesa, pois a grande maioria da despesa realizada ocorre a preços que a SATA não tem poder para negociar, como o nível de referência do combustível (Brent) e taxas aeroportuárias, entre outros.

Haverá despedimento de pessoal na SATA?

Não estão previstos quaisquer despedimentos.

Que soluções preconiza para enfrentar o ano fiscal em curso?

O ano fiscal em curso será extremamente exigente, não só para toda a indústria, mas, em particular, para as transportadoras que mais dependem do mercado Português. De salientar que, já em 2011, a IATA reviu em baixa as previsões dos resultados consolidados da indústria, reflexo dos aumentos do combustível verificados nos primeiros meses deste ano. A agravar essa situação, temos mais de 50% do mercado da SATA – o mercado Nacional – em recessão. O crescimento do PIB é o principal driver do tráfego aéreo, como se sabe. Com a recessão estrutural em Portugal, o contexto onde a SATA desenvolve a sua operação é desafiante. A SATA tem antecipado, na medida do possível, estas tendências de agravamento da situação macroeconómica em Portugal e de aumento do preço do combustível, pelo que tem implementado as respostas adequadas.

Assim, a SATA tem procurado crescer em tráfego oriundo do estrangeiro para Portugal, em especial, para os Açores. Considerando os primeiros cinco meses de 2011, e atendendo às vendas e reservas em sistema para os restantes meses de 2011, é de esperar que o tráfego EUA – Açores volte a crescer, bem como o tráfego Europa – Açores. De igual modo, a operação charter está a crescer, com a SATA Internacional a ser transportadora de referência em nichos ad-hoc, como voos Presidenciais e de equipas desportivas, além de outras operações de ano inteiro.

Eno tráfego doméstico?

No que respeita o tráfego doméstico Continente-Açores tudo indica que, em 2011, se alcance o nível registado em 2010 (nos primeiros cinco meses caiu 2%, mas temos indicações que esta queda poderá ser recuperada até final do ano). Em síntese, os dados referentes aos primeiros cinco meses de 2011 e as vendas e reservas em sistema indicam que a SATA tenderá a manter a sua posição no mercado doméstico e a crescer no mercado internacional, com destaque, como se disse, para os EUA e para o Europa-Açores (aqui é de destacar o mercado Alemão). A SATA tem firmado acordo com

companhias de referência, como o code-share com a TAP, os interlinhas com a US Airways, Aigle Azur, Maleve Aeroflot, sendo de esperar que anuncie brevemente outros acordos com mais companhias de referência, que visam criar tráfego de ligação e trazer mais turistas para os Açores, através da optimização das sinergias comerciais. De igual modo, tem sido feliz a nossa sanha inovadora através do uso de novas tecnologias que abrem mercados online e reduzem custos operacionais e comerciais.

Porém, há ainda a referir uma preocupação-mor que se prende pelo controlo da factura do combustível, o que remete para a maior utilização do A320 sempre que possível, obtenção de melhores taxas de ocupação, através dos adequados ajustes da oferta à procura, bem como, pela adopção das práticas da indústria conducentes à diminuição do peso transportado a bordo, sendo a bagagem uma questão crítica.

O Grupo SATA apresentou um Orçamento para 2011 com um resultado líquido consolidado positivo, de cerca de um milhão de euros, ou de cerca de 70 centimos de euro por passageiro, alicerçado nos vectores de cortes de despesa e de crescimento nos mercados internacionais acima enunciados. Apenas 18% dos passageiros da SATA Internacional são residentes nos Açores, o que demonstra quão exposta a SATA Internacional está ao crescimento dos vários mercados onde desenvolve a sua operação (de notar que, em 2010, a SATA Internacional operou em mais de 65 destinos, nas vertentes charter e regular). Assim, há que apostar nos mercados com mais potencial, como a Alemanha, os EUA e o Canadá. O resultado líquido consolidado registado a 31 de Maio de 2011 encontra-se de acordo com o orçamentado. As previsões para o resto do ano apresentam sinais de optimismo muito moderado da Europa e da América do Norte, mas com conhecidas e fortes reservas do Continente. Todavia, a questão do combustível será, uma vez mais, determinante nos resultados finais, pelo que há que manter a disciplina orçamental assegurada nesses primeiros cinco meses do ano e continuar a catalisar novos fluxos e mercados externos, bem como a adequada agressividade tarifária destinada ao mercado Continental. ♦



SATA registou prejuízo de 3,5 ME no último ano

Aumento do preço de combustíveis, prejuízos causados pelas cinzas vulcânicas e clima de recessão nacional contribuíram para apresentação de resultados negativos do Grupo SATA. Empresa pretende reduzir despesas de funcionamento e melhorar as taxas de ocupação dos voos **PÁGINAS 2 E 3**