

Senhor Presidente,
Senhoras e Senhores Deputados,

Agradeço a amabilidade do convite endereçado à easyJet para ser ouvida neste Grupo de Trabalho sobre um tema que consideramos da maior importância, quer para a operação das companhias aéreas que voam para a Madeira, quer para a salvaguarda dos interesses daqueles que residem naquela Região Autónoma.

Fomos a primeira companhia aérea low cost a operar voos domésticos na Madeira. Estamos altamente empenhados em encontrar uma solução que facilite a atribuição e o reembolso do subsídio social de mobilidade. Somos muito sensíveis a este tema e a nossa prioridade são os cidadãos madeirenses.

A existência de um subsídio social de mobilidade assume um papel crucial para, em primeiro lugar, a continuidade territorial do Estado e, em segundo lugar, para garantir a coesão social, mitigando as diferenças entre continente e ilhas.

Os residentes representam cerca de 30% do mercado total. Este valor não tem sofrido alteração ao longo dos anos mas, como o tráfego tem vindo a crescer, os residentes também voam cada vez mais. Orgulhamo-nos de ser a principal razão para que o façam, devido aos preços que disponibilizamos e que permitem uma maior mobilidade. Hoje, quase 10 anos depois do início da nossa atividade nesta Região Autónoma, é mais barato voar para a Madeira do que era em 2008, é inclusivamente mais barato voar do que era há 15 anos, em 2002.

A easyJet defende que o subsídio social de mobilidade é um elemento fulcral para esbater os efeitos da insularidade e os efeitos inerentes a viver numa região ultraperiférica. Orgulha-nos saber que conseguimos aproximar os madeirenses do resto do seu país e temos consciência do papel social que tivemos nesta história.

Operamos 8 rotas de/para a Madeira (6 internacionais) e este ano batemos o nosso recorde de passageiros de/para a Região Autónoma, transportando cerca de 590 mil pessoas – um aumento de 23% face ao ano anterior. A easyJet é, sem dúvida, um parceiro de longa duração. Orgulhamo-nos de dar a conhecer a região em toda a

Europa e de cuidar das pessoas. Tanto assim é que, a título de exemplo, recentemente realizámos voos de resgate a pedido do regulador britânico para permitir o regresso a casa dos passageiros da Monarch que ficaram na Madeira abandonados e sem transporte, após a falência desse operador, e fizemos um protocolo com a ANAC, para resgatar passageiros Portugueses que pelo mesmo motivo ficaram retidos, sem qualquer proteção, no Reino Unido.

Apesar de termos noção do papel social da nossa companhia, entendemos que o subsídio social de mobilidade é sobretudo o resultado de uma política pública, que incide sobre uma área de competência exclusiva do Estado. Julgamos não fazer sentido qualquer alteração legislativa que confunda os papéis a desempenhar pelo Estado e pelas companhias aéreas. Estado e companhias aéreas têm funções complementares nas viagens dos residentes. Contudo, são funções distintas.

A easyJet rejeita completamente qualquer tipo de modelo que busque esta inversão de papéis.

Em primeiro lugar, pelo princípio que já mencionámos.

Em segundo, por uma questão de transparência do sistema.

Este regresso ao passado voltaria a criar situações de possível subsidiação estatal escondida a companhias de aviação, em virtude da impossibilidade de existir um controlo efetivo do sistema de inventário das companhias de aviação por parte de terceiros. Nas Baleares e Canarias, para onde deixámos de operar voos domésticos em 2011 e 2012, está em vigor um sistema de desconto “à cabeça” com inúmeros casos de fraude a serem levados a tribunal, precisamente pela falta de capacidade de controlo que esse modelo apresenta.

Terceiro, é inadmissível o ónus da prova de que alguém é residente ser exigido a uma companhia de aviação. É uma responsabilidade que não é, não deve, nem pode ser das companhias de aviação.

Quarto, e mais grave, este modelo não é compatível com o nosso sistema de inventário e gestão de voos, que se baseia na relação oferta/procura, uma vez que tal sistema eliminaria o efeito concorrencial, desvirtuando o mercado

e, portanto inviabilizando a operação nas rotas afetadas, a saber: Lisboa-Funchal e Porto-Funchal.

A easyJet rejeita perentoriamente ser empurrada para fora destas rotas através de uma alteração legislativa que terá danos enormes para as pessoas e para a economia da região e fará tudo o que estiver ao seu alcance para que tal não suceda.

Relembro que a entrada da easyJet no mercado Lisboa-Funchal, em 2008, levou a uma quebra da tarifa média anual praticada no mercado de quase 40%, sendo que a tarifa média anual da easyJet se tem situado desde então, por norma, em valores cerca de 30% abaixo do valor da tarifa média anual do mercado.

Sem o efeito easyJet voltaríamos a um passado de controlo monopolista do mercado, com grave impacto na economia Madeirense e nos custos de viagens dos Madeirenses.

Queremos também manifestar o nosso desacordo com o atual sistema de intervalo de valores, porque dentro desse intervalo não existe concorrência, uma vez que os residentes não são estimulados a procurar o preço mais

barato e a dar primazia ao produto que oferece a melhor relação qualidade-preço. Prova desta afirmação é a diminuição da penetração da % de residentes na easyJet a partir do momento em que se entra no intervalo de valores do subsídio social de mobilidade. Podemos afirmar que, ao contrário de um valor fixo, a existência de um intervalo, aberto ou fechado, desvirtua o mercado, eliminando o fator concorrência.

Adicionalmente, e como sempre alertámos, acarreta elevados custos para o Orçamento do Estado, porque tal falta de incentivo para optar pelos produtos com melhor relação qualidade-preço leva a gastos desnecessários, como o facto de, num cenário de queda de tarifa média, a implementação deste modelo ineficiente ter levado a que os gastos com o subsídio tenham quadruplicado, quando devido à junção de fatores, queda da tarifa média e aumento do tráfego, não deveriam ter aumentado mais do que 5%. Em resumo, um mau sistema esbanjou perto de €20M pagos a muito custo pelos contribuintes Portugueses.

Este valor fixo, por nós sugerido, não pode ser alheio ao funcionamento normal do mercado. As pessoas, neste

caso os residentes da Região Autónoma da Madeira, têm que ser protegidas. A realidade inexorável é que existe o factor sazonalidade, com períodos claros de maior procura, que fazem a média de preços subir e vales onde as tarifas são mais reduzidas.

Devido ao seu conhecimento do mercado, a easyJet defende um sistema em que o regulador e o Estado definam um valor fixo anual, que depois seja aplicado mensalmente de acordo com o efeito da sazonalidade, que é uma realidade do mercado que não vai mudar, sendo essencial existir um mecanismo que proteja os residentes do seu efeito. Por isso, e a título de exemplo, o valor do subsídio social de mobilidade no mês de fevereiro deveria ser 65% do valor fixo anual estipulado, enquanto que em agosto deveria ser 155% do mesmo.

O valor fixo será sempre uma decisão política, mas pode e deve ter por base a análise e monitorização tarifária que a ANAC já faz, predispondo-se desde já a easyJet a colaborar neste projeto, desde que se salvaguarde a confidencialidade da informação prestada ao regulador.

Há outros temas que achamos que devem ser levados em consideração, como:

- A definição de um serviço mínimo a que o passageiro residente possa ter acesso, e que deve incluir, caso a tarifa não o inclua, uma mala de porão. Atualmente os passageiros são “empurrados” para comprar produtos agregados, que muitas vezes são mais caros do que comprar por separado. Também nestes casos o prejuízo recai no Orçamento do Estado que suporta o subsídio social de mobilidade.
- Decisões de consumo não devem ser suportadas pelo subsídio social de mobilidade. Defendemos que a taxa de comissão dos agentes de viagens, conhecida como XP, não deve ser suportada pelo subsídio social de mobilidade. Hoje, toda a oferta disponibilizada por companhias de aviação, independentemente do modelo económico de gestão das mesmas, está disponível para as pessoas em canais de venda directa a um menor custo, uma vez que não inclui custos de terceiros. Não existe, portanto, razão para justificar que estes valores sejam deduzíveis no subsídio social de mobilidade.

- Achamos que a decisão de excluir a taxa administrativa da easyJet dos valores suportados pelo subsídio social de mobilidade, quando se permite deduzir a taxa de emissão de outros operadores é uma decisão discriminatória. Ambas as taxas são iguais na natureza da sua existência – suportar os custos associados à criação e gestão de reservas em sistema de inventário. Ou devem ser ambas aceites ou excluídas. A situação atual é discriminatória e desvirtua o mercado concorrencial, protegendo descaradamente uns “players” em detrimento de outros.

Muito se pode fazer para facilitar a vida das pessoas no momento de solicitar o reembolso do subsídio social de mobilidade. O sistema actual é arcaico e burocrático, sendo solicitada informação desnecessária e irrelevante, como a exigência de apresentação da cópia do “boarding pass”, quando o mesmo não representa prova de que alguém voou. Os passageiros podem simplesmente indicar a data, número de voo e código de reserva – elementos que integram os comprovativos de pagamento já existentes. Estes dados seriam introduzidos num sistema informático

e, aquando da realização dos voos as companhias poderiam enviar os códigos de reservas dos passageiros que não voaram (os 'no shows', como dizemos na gíria aeronáutica). Automaticamente, o sistema identificaria aqueles que não têm direito a reembolso, podendo ser feita transferência bancária automática pelo sistema para os que tivessem voado. Muito mais simples, rápido, eficaz e, acima de tudo, com um controlo muito mais eficiente de possíveis fraudes.

Reconheço que este último tipo de sugestões não entra no âmbito das nossas responsabilidades. Contudo, creio que a experiência que temos no terreno e o conhecimento do funcionamento do mesmo nos colocam numa posição privilegiada para podermos colaborar convosco, caso o desejem, para podermos sugerir este e outro tipo de melhorias que tornem mais fácil e justo o dia a dia das pessoas.

Em resumo, acreditamos que temos uma posição sensata em relação a este tema, e benéfica para todas as partes envolvidas – Pessoas, Estado e Operadores. O que importa acautelar em eventuais alterações ao subsídio social de mobilidade é a flutuação de preços. Os residentes

representam menos de 1/3 do tráfego total na Madeira, o que significa que os preços são criados pela procura externa à Região Autónoma, ou seja, por via do turismo. É no Natal, na Páscoa e no pico do Verão que os preços sobem. Importa encontrar uma forma de ajudar os residentes a enfrentar esta flutuação de preços, ao mesmo tempo que se garante zelo na utilização dos recursos públicos.

Por último, e antes de me colocar à vossa disposição para abordar os temas que entenderem convenientes, gostaria ainda de enfatizar a relevância da sã e equilibrada concorrência entre operadores. É da concorrência que surgem os melhores preços e um melhor serviço para o consumidor. No caso da Região Autónoma da Madeira, uma vez que se aplica o subsídio social de mobilidade, é na concorrência entre companhias que o Estado assegurará uma melhor gestão dos seus recursos.

Desde o início da actividade da easyJet em Portugal que temos registado um crescimento, quer a nível de destinos, quer a nível de colaboradores, todos mobilizados para continuar a aproximar pessoas e a encurtar distâncias,

tornando o acto de voar fácil e acessível para todos. Essa é a função da easyJet e continuaremos a desempenhá-la.

Não é, nem nunca será nossa a função de substituir o Estado no cumprimento dos seus deveres sociais para com as Pessoas.

Agradeço a atenção dispensada e, Senhor Presidente, coloco-me à vossa disposição para todas as perguntas e esclarecimentos.

Muito obrigado.