

Ryanair quer 13 euros por passageiro para continuar a voar para os Açores

Numa entrevista concedida ao Jornal Económico, o CEO da Ryanair, Eddie Wilson, explica o ultimato dado ao Governo dos Açores: a companhia ameaça não voar para a região no Inverno se não forem eliminadas duas taxas (no valor de 3 euros por passageiro) e se não for criado um incentivo de 10 euros, também por passageiro, para compensar o fim das isenções nas taxas de emissões de carbono.

Como a Ryanair transporta de e para os Açores 300 mil passageiros no inverno, a medida poderia representar cerca de 3,9 milhões de euros, segundo as contas do Jornal Económico.

Segundo explica o CEO da Ryanair, “temos um problema específico nas regiões conhecidas como ultraperiféricas, que incluem os Açores, a Madeira, as Ilhas Canárias, bem como outros lugares. E esses locais tinham um incentivo para a conectividade, termos de impostos ETS (taxas relativas às emissões de carbono). Esse benefício agora foi retirado, a pedido dos políticos do norte da Europa, alemães e holandeses, que – surpresa, surpresa – não têm nenhuma região ultraperiférica. Portanto, não têm interesse nisso. E isso está a aumentar os custos nos Açores e na Madeira. As taxas cobradas pela ANA subiram substancialmente, em 11%, e há uma taxa de segurança que aumentou”.

Mais barato voar para outras regiões

Eddie Wilson prossegue e explica que “nós somos dos que investem em conectividade, nós somos os maiores que o fazem nos Açores. Por isso estamos a dizer ao governo: vocês estão a deixar estes custos subirem quando outras regiões da Europa estão a tentar atrair tráfego. Atualmente, já não estamos a vender para a época de Inverno e a menos que o governo – e não conseguimos obter uma resposta de ninguém – resolva esses três problemas, bem... Então não vamos voar para Ponta Delgada”.

Nestes termos a Ryanair deixará de voar para os Açores a partir de Novembro e explica que “não procuramos isto apenas para a Ryanair. Isto aplicar-se-ia a todos os que voam para os Açores e para a Madeira”.

O CEO da Ryanair explica ainda que a falta de um acordo “é um assunto da total responsabilidade do governo português. Nos últimos anos investimos substancialmente e tenho certeza de que as pessoas que vivem nos Açores investiram substancialmente quando trouxemos voos diretos, com aeronaves maiores vindas de Londres e de Nuremberg. E essas pessoas não teriam uma expectativa irracional de que essa conectividade iria continuar. Mas quando tens o governo que permite subir impostos numa altura em que outras regiões da Europa baixam impostos para atrair tráfego e facilitar a conectividade, o governo português está a permitir uma situação em que as regiões ultraperiféricas estão a perder a competitividade e deviam fazer alguma



coisa. Caso contrário, vão acabar sem conectividade ou voltar aos maus velhos tempos dos ‘voos esqueletos’ para Lisboa e Porto”.

A Ryanair deixará, assim, de ter base operacional nos Açores no Inverno, mas, segundo explica, no Verão haverá alguns voos: “Haverá alguns serviços no verão, porque é mais lucrativo ir no verão, mas não no inverno. No inverno, os preços dos bilhetes caem substancialmente. Mas os custos estão a aumentar”.

Questionado pelo Jornal Económico se não tem o mesmo problema nas Canárias, Eddie Wilson responde: “Não, porque consigo cobrar bilhetes mais caros no Inverno. Os custos também estão a subir lá. Mas os bilhetes para lá são mais caros durante o inverno do que para os Açores, por razões óbvias. E há outras coisas: os espanhóis não aumentaram os custos do aeroporto em 11% e não aumentaram as taxas de segurança. E estão mais bem estabelecidos como um destino de sol para o inverno, enquanto os Açores estão num mercado diferente. É mais nicho”.

Custos do aeroporto em mais 11%

O dirigente da companhia low cost explica ainda o raciocínio comercial da Ryanair, adiantando que qualquer pessoa “entenderá que uma das únicas razões pelas quais a Ryanair voa tanto para lugares como os Açores enquanto outros não, é porque só podemos fazer isso com tarifas muito mais baixas. E só pode fazer isso se seus custos unitários forem mais baixos. E é nisso que somos bons, certo? E fizemos isso a longo prazo. É muito marginal para nós no Inverno e em muitos lugares perdemos dinheiro durante o inverno. Mas se você está a entrar num período de Inverno em que os custos do aeroporto estão a subir 11%, as suas taxas de segurança estão a subir numa quantia semelhante e o ETS [esquema comunitário que permitia às companhias não pagarem tantas taxas por causa das emissões de CO2 nas regiões ultraperiféricas, como a Madeira e os Açores] já aí está, e não estava. Na verdade, estão a pôr os pre-

gos no caixão da conectividade para lá. E então há três coisas a chegar ao mesmo tempo, e [o Governo] precisa de os anular”.

“Governos não fizeram nada para reverter a situação”

Acusa, ainda, os governos de não fazerem nada para reverter esta situação: “Bem, eles não fizeram nada! Não fizeram nada! Quero dizer, temos pedido [uma revisão] da taxa de segurança. O regulador disse ao governo para retirar a taxa de segurança, isso foi há dois meses e eles não fizeram nada a esse respeito. Portanto, eles permitiram que fosse cobrada a taxa de segurança. Eles permitiram à ANA que aumentasse as taxas aeroportuárias em 11% e nada fizeram para impedir o fim da isenção do ETS [taxas sobre as emissões] para as regiões ultraperiféricas. Todas essas são decisões governamentais. Nós somos uma organização comercial e temos que tomar decisões racionais. Temos voado para os Açores desde há muitos, muitos anos. Então, por que razão é que agora isto é um problema óbvio? Ele entrou na ordem do dia por causa desses três aumentos de custo a ocorrer ao mesmo tempo. Não é uma questão de negociarmos com eles. É aritmética muito simples: não aumentem os custos e retirem os aumentos. E então, sim, há possibilidades de que a nossa companhia aérea continue a voar para lá”.

Custo de 13 euros por passageiro

Para a Ryanair continuar a voar para os Açores, o CEO da companhia explica que seria preciso, “primeiro reverter o aumento de 11% das taxas aeroportuárias, livrar-se da taxa de segurança – que o regulador já indicou ao governo para fazer – e o governo tem de arranjar algum tipo de incentivo que compense o fim do atual sistema ETS para as regiões ultraperiféricas”, adiantando que “em termos gerais, o ETS representa cerca de 10 euros por passageiro, o aumento das taxas aeroportuárias este ano representa cerca de 1,30 euros por passageiro e a taxa de segurança au-

mentou 1,74 euros para um passageiro”, ou seja, 13 euros por passageiro.

A Ryanair transportou no Inverno do ano passado para os Açores “um pouco mais de 300 mil passageiros, 150 mil chegadas e 150 mil partidas”.

Interrogado pelo Jornal Económico se está a pedir 13 euros por cada um destes 300 mil passageiros, responde: “Nós não estamos a pedir esse dinheiro. É aqui que as pessoas se confundem: não estamos à procura de um subsídio. Estamos a pedir que as taxas não sejam aumentadas. E isso será extensível a todas as companhias aéreas, não só para a Ryanair. É só o que estamos a dizer”.

Os portugueses pagaram cada um 350 euros para resgatar a TAP

Eddie Wilson explica ainda que “em nome da justiça para com todos os contribuintes e não contribuintes portugueses, todos os homens, mulheres e crianças pagaram 350 euros para resgatar a TAP, que agora é mais pequena do que quando começou. E vai ser vendida aos espanhóis por cerca de um euro daqui a uns cinco anos”.

E conclui: “A questão mais ampla que se põe aqui é que voamos para 240 aeroportos em toda a Europa. E Portugal é uma pequena, mas importante, parte desse puzzle. É um ótimo destino interno para o turismo. Abrimos a base da Madeira no ano passado e já lá estive umas três vezes. Nunca estive nos Açores, mas na Madeira, quando olho para ela, é um local fantástico para viajar durante todo o ano. A companhia aérea nacional portuguesa nunca investiu nisso. Metemos 200 milhões de dólares em aeronaves lá. Ninguém mais baseou aeronaves lá. Pusemos lá o centro de formação. E tudo o que pedimos, como em qualquer negócio e como a maioria dos seus leitores deseja, é estabilidade de custos, para que você possa planear. Porque tenho que lidar com o custo flutuante do petróleo. A maioria dos nossos custos no sector são relativamente fixos, são os mesmos em toda a Europa. Portanto, o preço por aeronave para nós não importa onde a colocamos na Europa, porque é basicamente o mesmo”.