

Editorial



Osvaldo Cabral

osvaldo.cabral@diariodosacores.pt

Um caso para o Ministério Público

Nunca se percebeu, durante os últimos cinco anos, em que se basearam a administração da SATA e o Governo Regional para contratarem o A330 de tão má memória.

Só agora, passados cinco anos, é que ficamos a saber que vamos ter de pagar 23 milhões de dólares até 2023 por este “negócio” desastroso, num preço de “amigos”, devido ao acordo de cavalheiros estabelecido pela actual administração com os donos do famoso “cachalote”.

E atenção: estavam para vir dois A330 e não apenas aquele que operou durante uns tempos e depois foi “despachado” para Lisboa para ficar estacionado... porque sairia mais barato ficar parado.

Ninguém percebeu, até hoje, os contornos deste contrato, pois as sucessivas administrações e o Governo Regional esconderam sempre do público tudo o que se relacionasse com o aluguer.

Tratando-se, a olhos vistos, de um negócio tão estranho, suspeito, desastroso, envolvendo elevadas verbas de dinheiros públicos, é da mais elementar justiça que se faça uma investigação para apurar todos os contornos deste contrato e se houve ou não delapidação, negligente ou não, de verbas do erário público.

O Ministério Público, que noutras paragens do país anda sempre atento a tantos negócios estranhos envolvendo dinheiros do Estado, tem aqui uma boa oportunidade para prestar um serviço aos cidadãos, porque é para isso que serve, apurando e esclarecendo que tipo de contrato, que promessas e que verbas foram envolvidas neste negócio.

O Governo Regional já teve muitas oportunidades para esclarecer tudo isso e nunca o fez. Pelo contrário, foge ao problema e até apresenta outros argumentos contraditórios.

Anteontem voltou a fazê-lo, desta vez por causa da aprovação dos 133 milhões pela Comissão Europeia, mostrando-se satisfeito com a decisão, quando tinha pedido 163 milhões de euros...

Alguém percebe a satisfação por ter conseguido menos?!

Pior: não se livra de uma investigação, porque Bruxelas não brinca em serviço, como se brinca com o A330.

A330 alugado pela SATA terá um custo de 23 milhões de dólares a pagar até 2023

O A330 alugado pela SATA há cerca de cinco anos, que tinha uma imagem de um “cachalote”, vai custar à companhia 23 milhões de dólares a pagar até 2023.

Segundo confirmou o nosso jornal, através das contas consolidadas da SATA, a empresa celebrou em 10 de Março deste ano um “Termination Lease Agreement” relativo ao contrato de locação do A330, o qual estipulou um “termination fee” no montante total de 23 milhões de dólares, que serão liquidados até Março de 2023.

Este avião, com capacidade para cerca de 280 pessoas, adquirido em sistema de leasing (num contrato que nunca se chegou a saber publicamente, apesar dos pedidos dos partidos da oposição), tinha sete anos e operava na Jordânia.

Seriam dois A330

A Administração da SATA, na altura, tinha ainda anunciado um segundo A330, deveria estar a voar durante o ano seguinte, mas que nunca se concretizou.

Estes A330 iriam substituir os A310 da companhia e surgiam no âmbito do plano de negócios a cinco anos da Sata, juntando-se aos restantes três A320 da Azores Airlines.

O Grupo Sata disse na altura que iria passar a utilizar aviões A330 nas rotas de longo curso para garantir um serviço “mais fiável e mais qualificado”, tendo esta opção sido assumida com base num estudo técnico-operacional da responsabilidade de consultora especializada e do Instituto Superior da Educação e Ciências, mas que nunca foi tornado público.

Entretanto, já na Administração anterior à actual foi decidido pagar para ter o avião estacionado no Aeroporto Francisco Sá Carneiro, sem data para voltar a operar.

Parado custa metade de 8 milhões de prejuízo

Segundo a Administração anterior, “o resultado de exploração do A330 em 2018 (com o avião a voar e dotado de tripulações suficientes) cifrou-se num resultado negativo de oito milhões de euros. O Airbus A330 parado, nas circunstâncias em que se encontra hoje, resulta em metade dos prejuízos anuais acumulados no ano anterior”.

Referindo-se a uma “polémica em torno da decisão de parar o A330”, a SATA, liderada então por António Teixeira, acrescentava ainda que “o racional, em maior detalhe”, foi explicado a todos os colaboradores da empresa sobre esta polémica à volta do A330.

No relatório e contas de 2018, a Administração já referia a “procura activa de opções que permitam rentabilizar a referida aeronave”, depois de este avião ter feito disparar a rubrica de despesas de manutenção, que ascendeu a 14,8 milhões, em 2018.

No mesmo documento, a empresa justificava ainda uma redução verificada em rubricas de gastos operacionais directos como



é o caso dos combustíveis, da assistência a aeronaves, das taxas aeroportuárias e reservas de manutenção (horas de voo) com “a utilização das novas aeronaves A321, em substituição dos menos eficientes A310 e A330”.

No ano passado, o Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil (SNPVAC) já tinha denunciado a existência de cursos de conversão dos pilotos do A330 para o A321, que considerava “fazer parte de um processo para cedência do melhor avião da sua frota, o A330, a uma companhia aérea concorrente ou mesmo pagando para ele ficar parado”.

Festa na chegada do A330 e Parreirão em Inglaterra

O primeiro voo do A330 da SATA aterrou por volta das 15 horas do dia 4 de Fevereiro de 2016 em Ponta Delgada, perante o olhar atento de mais de uma centena de pessoas, entre fotógrafos de aviões (plane spotters) e muitos curiosos, que se estendiam ao longo da estrada regional sobranceira ao aeroporto.

Este negócio do A330 foi efectuado pela administração presidida por Luís Parreirão, em 2015, que se deslocou a Mancheston (Inglaterra), onde teve a oportunidade de observar a primeira das previstas duas novas aeronaves A330.

Luís Parreirão referiu então que a operação de leasing iria permitir a vinda das duas aeronaves - cuja parte final ainda estava ser negociada, e deveria gerar encargos mensais entre os 350 e 400 mil euros.

O responsável máximo pelo Grupo SATA declarou que se estava perante um “novo ciclo” em que o grupo SATA queria “servir ainda melhor” os seus passageiros e “retribuir” o suporte dos Açores e dos aorianos.

Luís Parreirão explicou que ambos os A330, no âmbito do plano de negócios a cinco anos da SATA, juntavam-se aos restantes três A320 da Azores Airlines’ nova empresa do Grupo.

Governo “satisfeito” com Comissão Europeia

A Secretária Regional dos Transportes e Obras Públicas manifestou “grande satisfação” por a Comissão Europeia

ter anunciado a aprovação do auxílio de Estado a conceder pela Região à SATA, num valor 133 milhões de euros.

Ana Cunha, que falava numa conferência de imprensa em Ponta Delgada, referiu que esse apoio “reveste a forma de uma garantia a um financiamento que o Grupo SATA depois irá obter”, considerando que este é “o culminar de um processo intenso, de conversa e negociação com a Comissão Europeia”.

A Secretária Regional salientou que este “é o culminar de uma primeira fase, porque seguem-se agora seis meses também de intenso trabalho, naquele que é um Plano de Negócios”, plano que terá que ser trabalhado pela Comissão Europeia, pela SATA e pelo Governo dos Açores.

A governante recordou as alterações que a pandemia de Covid-19 teve nos planos da SATA, referindo que os seus efeitos levaram a que o curso do trabalho realizado na SATA fosse alterado em função da situação, que afecta a atividade de toda a aviação civil em geral, por todo o mundo.

Ana Cunha adiantou que o apoio concedido é o que é entendido como crucial para a normalização da atividade da empresa e para a sua estabilidade financeira nos próximos meses.

SATA também “satisfeita”

Também a SATA diz que foi “com satisfação” que recebeu a notícia da Comissão Europeia.

E explica a diferença de valores sobre o que foi pedido: “O valor de 133 milhões de euros difere do pedido inicial por varias razões:

1) a confirmação de valores devidos pelo acionista que não tinham sido contemplados anteriormente dado o orçamento rectificativo da Região não estar fechado na altura do pedido inicial;

2) a materialização de poupanças de custos ou moratórias de desembolsos no período, que entretanto se confirmaram;

3) a não elegibilidade de alguns custos à luz dos regulamentos europeus e

4) a adaptação do horizonte temporal em causa para o período Agosto a Janeiro 2021”.