

Para além dos 23 milhões de dólares a pagar pelo aluguer Qualificação das tripulações técnicas do A330 custou à SATA mais de 2,4 milhões de euros



A SATA pagou mais de 2,4 milhões de euros para qualificar 8 tripulações técnicas do A330, conhecido pelo “Cachalote”, que entretanto já foi devolvido mas com um custo de 23 milhões de dólares a pagar nos próximos cinco anos.

O custo da qualificação das tripulações é assumido pelo Governo Regional num documento enviado ao parlamento regional há poucas semanas, em resposta a um requerimento do PSD.

“Para a operação com a aeronave, foram qualificados 8 (oito) tripulações técnicas (8 comandantes e 8 copilotos). O pessoal navegante de cabine é qualificado em todos os equipamentos da empresa, não havendo pessoal dedicado a cada tipo de aeronave.

Uma tripulação técnica (um comandante e um copiloto), no período em apreço, representava um custo médio anual para a empresa de cerca de 300 mil euros”, revela o documento do gabinete do Secretário Regional Adjunto da Presidência, Berto Mesias.

Informações confidenciais

O Governo dos Açores nega-se a fornecer informações relacionadas com o aluguer do “Cachalote”, argumentando que “a informação solicitada relativamente aos custos com a aeronave ASSO MSN (CS-TRY) envolve dados sensíveis cuja disponibilização generalizada era suscetível de comprometer o segredo comercial das operações que foram desenvolvidas pela SATA Internacional - Azores Airlines na tentativa de terminar o contrato de locação, celebrado para o período de março de 2016 a março de 2021, com uma cláusula de confidencialidade”.

É este contrato, que o governo considera confidencial, que os partidos nos Açores pretendem conhecer, para avaliar do tipo de negócio que foi feito com a empresa dona do avião e que culminou com a SATA a celebrar

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 tinha sete anos e operava na Jordânia.

Foi recebido no aeroporto de Ponta Delgada em 2016 com uma festa de inauguração, presidida por Vasco Cordeiro, que convidou a cantora Nelly Furtado para madrinha do avião.

O aparelho esteve parado nos últimos meses, porque, segundo a anterior administração da SATA, custava metade dos prejuízos parado do que os 8 milhões de prejuízo quando operava.

A carta da Comissão Europeia ao Governo a que o “Diário dos Açores” teve acesso

Entretanto, o Governo Regional pediu o adiamento por mais um mês para apresentar à Comissão Europeia uma explicação sobre as injeções de capital na SATA, que podem ser consideradas como ajudas estatais ilegais.

O Governo regional invoca a descontinuidade territorial entre a Região Autónoma dos Açores e o território continental e as limitações resultantes da Covid-19, que condicionam a prestação dos recursos humanos.

Numa carta enviada ao Governo da República, a que o nosso jornal teve acesso, a Comissão Europeia obriga o Estado português “a fornecer todas as informações que possam ajudar a avaliar a compatibilidade da aumentos de capital da SATA Air Açores subscritos pela Região dos Açores desde 2017 e do empréstimo de resgate garantido à SATA Air Açores”.

As informações devem incluir, em particular:

1. evidências que mostram que a decisão de realizar os aumentos de capital em 2017 e posteriormente foi tomada com base em avaliações económicas comparáveis àqueles que, em circunstâncias semelhantes, em mercado racional operador económico com características semelhantes às do Governo dos Açores teria realizado para determinar o rentabilidade ou vantagens económicas dos aumentos de capital;

2. na ausência de tais avaliações económicas, objetivas e verificáveis evidências que datam do período anterior ou simultâneo à capital aumentos e mostrando i) que os aumentos

Ano	2016	2017	2018	2019
Voos	516	658	318	0
Horas realizadas (Flight)	2.098,85	3.398,13	1.440,08	0
Passageiros Transportados	106.036	137.157	55.679	0

A actividade do A330 quando esteve ao serviço da SATA

de capital caem para serem atribuídos ao Governo Regional dos Açores atuando como operador de mercado privado, e não como autoridade pública, ii) que tomou a decisão de fazer um investimento em SATA, iii) a natureza e o objeto dos aumentos de capital, o contexto, o objetivo prosseguido e as regras pelas quais os aumentos de capital do tipo em questão está sujeito;

3. observações com evidências de apoio no sentido de que a capital aumentos desde 2017 foram concedidos em casos excepcionais e imprevistos em circunstâncias pelas quais a SATA não é responsável ou que tais circunstâncias posteriores devem ser levadas em consideração para avaliar a compatibilidade do auxílio de emergência; ou observações com evidências de apoio para o efeito de que os aumentos de capital corrigiram uma deficiência de prévia de uma compensação pelos serviços de interesse geral que a SATA previu e / ou obrigações que teve que cumprir a SATA.

4. uma explicação detalhada das circunstâncias e medidas concretas a serem tomadas para garantir e manter a continuidade dos serviços de transporte aéreo PSO que a SATA prevê, se a SATA deixar de ser responsável pela prestação dos mesmos, e dos serviços de gestão aeroportuária que a SATA presta, incluindo a duração necessária para selecionar uma ou várias alternativas de fornecedores de serviços de transporte aéreo e gestão aeroportuária em causa;

A Comissão chama a atenção para o Artigo 16 do Regulamento do Conselho (UE) 2015/1589, que prevê que todos os auxílios ilegais podem ser recuperados junto do beneficiário.

Mais de duas dezenas de páginas

Na carta, de mais de duas dezenas de páginas, altamente técnica e com muitas citações de regras comunitárias, a Comissão Europeia conclui que “nesta fase, nem os aumentos de capital nem o empréstimo de resgate garantido parecem atender às condições de compatibilidade com o mercado interno, em particular as estabelecidas nas Diretrizes de R&R. A Comissão

não pode, portanto, considerar neste momento esses auxílios, e em particular o auxílio de emergência prestado ao beneficiário como notificados, são compatíveis com o mercado interno.

No entanto, nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE, em conjugação com os pontos 99 e 103 das Diretrizes de R&R, a Comissão considera compatível o auxílio necessário para garantir a continuidade do SIEG prestado pela SATA e suas subsidiárias, na forma de um empréstimo garantido limitado a um máximo montante de 133 milhões de euros, por um período de seis meses a contar da adoção do presente decisão, desde que seja remunerada com taxa de juros adequada e que o auxílio cobre apenas as necessidades de liquidez e os custos relacionados com a garantia de conectividade dos transportes aéreos da Região dos Açores.

Portugal deve relatar todos os meses a partir da data da presente decisão mostrando a utilização para a qual empréstimo garantido foi colocado, fornecendo, se necessário, um plano de liquidez atualizado até o final do período de seis meses e fornecer sem atrasos indevidos qualquer informações de que a Comissão solicitará a este respeito.

Entre outras medidas de apoio à liquidez, como garantias ou facilidades de crédito que a SATA Air Açores regularmente visava e reembolsava no vencimento, o Governo Regional abordou parcialmente o déficit de fundos próprios e solvência e aprovou três aumentos de capital na SATA Air Açores desde 2017, dos quais 72,6 milhões de euros já foram pagos à empresa (“os aumentos de capital”):

- EUR 21 580 735 foram fornecidos em 2017;

- 27 milhões de euros foram fornecidos em 2018;

- 80 milhões de euros foram aprovados em 2020, dos quais 24 milhões de euros já foram pagos, sendo o valor remanescente devido até 2023.

Relativamente aos aumentos de capital, Portugal explica que visavam cumprir com o Código das Sociedades Comerciais no que diz respeito a situações de perda de metade do realizado capital social devido a prejuízos acumulados.