

A última entrevista da Presidente da SATA antes da demissão

“Se este concurso não avançar, o Governo tem até 2025 para concluir com outro concurso”

A residente da SATA, Teresa Gonçalves, demitiu-se do cargo por “motivos pessoais”, anunciou ontem o Governo Regional. De acordo com fontes da empresa, o Director Financeiro da companhia também se demitiu. O Governo, através de José Manuel Bolheiro, já agradeceu o desempenho da dirigente à frente da companhia e diz que se deve respeitar as razões pessoais, sem adiantar mais pormenores. Nos bastidores da empresa, onde todos foram apanhados de surpresa, fala-se que as duas demissões têm a ver com a discordância sobre o processo de privatização. A verdade é que tudo indicava que Teresa Gonçalves estava empenhada na continuidade da operação da SATA este ano, tendo mesmo visitado, na última semana, Montreal, onde se reuniu com agentes de viagens, operadores de turismo e comunidade local, para explicar a estratégia da SATA para aquele país. A Presidente da SATA concedeu mesmo uma longa entrevista ao jornalista Norberto Aguiar, Director dos nossos associados jornal LusoPresse de Montreal e LusaQ TV. Retiramos parte desta entrevista, que consideramos importante no contexto da demissão. Tratou-se de uma entrevista sobre a situação da SATA e a importância de Montreal na operação da empresa.

Quando é que a SATA deixa de ter prejuízo?

Quando nós falamos dos resultados da SATA, nós temos que perceber muito bem o enquadramento.

A SATA tem feito aqui um percurso muito interessante.

O ano passado transportámos 2,4 milhões de passageiros.

No global do Grupo SATA tivemos receitas de 395 milhões de euros.

Se olharmos para as companhias isoladamente, a Azores Airlines, que é a companhia que serve Montreal, transportou 1,5 milhões de passageiros, transportou mais 33% de passageiros face a 2022.

Nós, efectivamente, conseguimos ter um resultado operacional de 21 milhões de euros.

Isto são resultados muito bons porque mostram que, efectivamente, estamos a conseguir fazer o nosso percurso e estamos a caminhar no sentido certo.

Mas nós estamos num plano de reestruturação.

Trata-se de uma companhia que durante muitos anos teve problemas financeiros e problemas operacionais e portanto isto é um acumular de questões e de temas que têm que ser resolvidos. E precisamos de fazer esta limpeza.

Quando olhamos para o resultado, significativamente, ainda não está nos níveis que nós gostaríamos.

Mas no ano passado conseguimos um resultado líquido superior em 8,1 milhões de euros.

Isto é muito bom e, portanto, eu costumo dizer que nós temos que ver é a tendência do nosso resultado e nós estamos a ter uma tendência positiva.

Quer dizer que está no bom caminho...



Teresa Gonçalves, na semana passada, em Montreal

Estamos no bom caminho, certamente.

Sendo assim, então porque é que vamos para a privatização?

A privatização é uma obrigação da Comissão Europeia.

Mas é porque houve muito pre-

juízo, muito dinheiro investido, não é verdade?

Não, não. É porque o Governo Regional opta por pedir um auxílio do Estado à Comissão Europeia e, a partir do momento em que vai pedir um auxílio do Estado, porque a SATA Internacional é uma companhia que opera em concorrência.

Ao pedir um auxílio do Estado, a Comissão Europeia diz: Muito bem. Eu permito que seja auxiliada a companhia, mas vocês vão ter que vender, porque uma companhia que opera em mercado concorrencial não pode estar a receber dinheiro dos governos, porque há outras que também operam nas mesmas circunstâncias e que não têm esse benefício.

Portanto, foi uma imposição de privatizar pelo menos 51% da companhia.

E acha que é uma boa decisão, na sua opinião?

Acho que a SATA Internacional necessita de ter um aumento de capital, necessita de ter um investimento significativo para poder crescer em termos de aviões.

Neste momento o nosso problema é que não conseguimos crescer e precisamos de crescer para diminuir custos, para conseguir dar resposta à procura que temos e a que não conseguimos fazer face.

Portanto, a SATA Internacional precisa de crescer e esse crescimento precisa de investimento associado.

E quem são esses investidores? Se, da maneira que fala, seria bom que uma grande companhia europeia, a Air France, a TAP...

Neste momento temos um processo de privatização em curso e que teve duas propostas de consórcios. Tudo entidades que se uniram e que

formaram consórcios e que apresentaram a sua proposta.

Segundo o relatório preliminar do júri, um dos consórcios foi excluído e o outro continuaria.

Vamos ver como é que as coisas evoluem.

Efectivamente, hoje mesmo, o júri entregou o relatório final.

Confesso que nem tive oportunidade de ver o que é que está dito. Mas nada está decidido.

O júri aconselha e faz uma recomendação.

O Conselho de Administração analisa, faz uma recomendação e o Governo, como accionista e dono da companhia, toma uma decisão final.

Obviamente que eu acho que seria bom termos uma companhia aérea que trouxesse conhecimentos e boas práticas.

Mas também seria bom, obviamente, termos um privado que entrasse, que trouxesse capital e que quisesse fazer crescer a companhia.

Portanto, eu acho que desde que haja vontade de fazer crescer a companhia, de trazer capital, eu acho que um investidor privado poderia ser benéfico.

E aquele que se apresenta à porta da SATA tem esse perfil?

Neste momento não. Portanto, neste momento temos que dar seguimento ao concurso que está em curso.

Vão abrir a outros?

Não, não. Portanto, o concurso está em curso. Vamos deixar correr os trâmites legais e todo o procedimento que tem que ser feito e analisado.

(continua na pág. seguinte)

Se eventualmente este concurso acabar por não avançar, o Governo Regional tem até 2025 para concluir