

Editorial



Osvaldo Cabral
osvaldo.cabral@diariodosacores.pt

Um “Cachalote” mal cheiroso

Há quase dez anos que vimos escrevendo e denunciando as peripécias sobre a saga do avião A330-200, adquirido pela SATA, mais conhecido por “Cachalote”.

Uma década depois a comunicação social de Lisboa redescobre o assunto, como se fosse uma novidade, e o Ministério Público continua a investigar, ao que parece às apalpadelas, sem que se vislumbre que seja atribuída qualquer responsabilidade à gestão danosa de então.

O Tribunal de Contas já fez auditoria, aprofundada, à compra do “Cachalote”, o parlamento açoriano já fez comissões de inquérito, já foram ouvidas tantas pessoas envolvidas e o resultado é evidente: a culpa morreu solteira!

Já houve mais tempo do que suficiente para se destruírem provas, se é que elas existiam, para os envolvidos se declararem esquecidos e até empurrarem uns para os outros, que foi o que aconteceu e está, novamente, a acontecer.

E que nada disto é novo.

Durante a auditoria que o Tribunal de Contas fez então à SATA, não conseguiu ter acesso a documentação relativa ao processo negocial do “Cachalote”, que “supostamente constava em anexo à ata da reunião do conselho de administração da Sata – Sociedade de Transportes Aéreo, SGPS, S.A., de 03-12-2015 (ata n.º 18/CA/2015), conforme menção expressa na mesma, mas que, afinal, não se encontrava nos arquivos da empresa”.

Uma bela maneira de dizer que a documentação sumiu-se nas nuvens turbulentas por onde viajava o dito cujo.

Mas existe uma longa carta (13 páginas) do Presidente da SATA de então, Luís Parreirão, a figura central deste processo, onde nega todas as conclusões da auditoria, explicando a sua versão.

No essencial, justifica a compra desastrosa do “Cachalote” com a necessidade de substituir os quatro A310, que já estavam descontinuados, e que até nem era apenas um A330-200, mas sim dois “Cachalotes” que estavam inicialmente previstos.

Afirma que a tutela - leia-se o Governo Regional - conhecia todo o processo, porque fazia parte de um tal “Plano de Negócios 2015-2020”, contrariando assim Sérgio Ávila e o PS, e que a compra do malogrado avião foi corroborada pelos técnicos de primeira linha da SATA (e descreve os nomes deles) e suportada por um estudo de uma tal empresa Match.

Insiste que todas as decisões do seu Conselho de Administração, neste processo, foram sufragadas através de um relatório elaborado por responsáveis de diversos departamentos da empresa e com o conhecimento da tutela.

Mesmo assim, não convence na explicação sobre como “contrariou em toda a linha os estudos elaborados pelas consultoras Aviado Partners e Lufthansa Consulting, os quais coincidiam num ponto essencial: o modelo de aeronave que melhor se adequava à rede de operações da empresa era do tipo narrow-body, asserção sustentada por uma análise comparativa das margens que seriam obtidas operando uma frota exclusivamente constituída por aeronaves deste tipo, face à alternativa de utilização de uma frota mista” (Auditoria do Tribunal de Contas).

A verdade é que, apenas 4 meses depois do “Cachalote” ter entrado em operação (com uma inauguração festiva no aeroporto de Ponta Delgada, com Vasco Cordeiro ao lado de Nelly Furtado, madrinha de baptismo do avião), a assembleia geral da SATA reverte a decisão da renovação da frota e



todos concordam em cessar antecipadamente o contrato de locação do avião, mediante o pagamento ao locador de uma indemnização na ordem dos 20, 4 milhões de euros.

Bastava isso para serem todos corridos, naquela altura, da SATA.

Mas o governo de Vasco Cordeiro e Sérgio Ávila aguentou todos, engoliu tudo e muita coisa ficou por explicar, nomeadamente que as indemnizações eram muito mais do que aquelas e que os prejuízos viriam a totalizar mais de 40 milhões de euros.

O resultado de todo esta desgraça, em que ninguém se responsabiliza, está também descrito na auditoria: **“Todas as evidências recolhidas apontam no sentido de que a opção inicial pelo Airbus A330-200 foi uma decisão estratégica errada, tecnicamente não sustentada e sem racionalidade gestonária, suscitando-se dúvidas sobre as razões subjacentes a esta opção, em consequência da qual a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., registou perdas na ordem dos 42,2 milhões de euros, dos quais 21,6 milhões de euros entre 2016 e 2019. Entre 2013 e 2019, foi manifesta a incapacidade da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., gerar recursos através das suas operações, facto evidenciado pela expressão recorrentemente negativa do EBITDA, que se agravou a partir de 2017”**.

O pobre do “Cachalote”, que até esperou dois meses, em terra, para ser certificado (o que já era prenúncio de que ia correr mal), foi devolvido à procedência, pagamos todas as indemnizações pedidas (mesmo as que foram a tribunal) e os mais de 40 milhões de euros de danos estão incorporados nas contas da empresa, para nós, contribuintes, pagarmos.

Desta brincadeira já percebemos, há muito tempo, que não vai resultar em nada.

Os culpados politicamente já foram julgados nas urnas, mas promovidos para outros lugares, e os responsáveis directos pela gestão ruínosa de todo este processo andam por aí, confortavelmente, bem da vida.

É o Portugal que temos.

Uma Europa desgovernada

O que se está a passar em vários países europeus é o resultado daquilo que se esperava: lideranças mediocres, instituições desacreditadas e muitas políticas erradas.

A União Europeia tornou-se num gigante afastado dos cidadãos e quando um líder fraco como António Costa chega ao topo, ficamos todos esclerados de que tudo se conjuga para não dar certo.

A crise instalada em França, a que se seguirá a Alemanha, depois da Inglaterra e Itália, é o culminar de uma doença que se arrastava há alguns anos, a que os supostos líderes respondiam com paliativos sem hipóteses

de cura.

Todo este cenário vai contaminar os restantes países europeus, pelo que é de bom conselho irmos pondo as barbas de molho.

É que a agravar tudo isso, ainda estão para vir as consequências da eleição de Trump.

Vamos ter um doído na Casa Branca, temos um maluco no Kremlin e um ditador firme na China.

O mundo está mesmo perigoso.