



André Silveira

## SATA: O Plano do Plano?

A administração da SATA anunciou recentemente um plano de curto prazo para reestruturar a empresa, com o objetivo de enfrentar as suas graves dificuldades financeiras. O plano propõe uma série de medidas que, em muitos casos, aparentemente, se baseiam no mais elementar bom senso. Segundo foi noticiado, estas medidas permitirão poupar 65,3 milhões de euros já em 2025.

No entanto, esta revelação levanta mais perguntas do que respostas. A primeira questão é inevitável: se este plano é exequível, porque se esperaram quatro anos para o implementar? Porque se perdeu todo este tempo? As dificuldades da SATA não são novidade. A SATA tem acumulado enormes prejuízos revelando fragilidades estruturais que exigiam uma intervenção urgente e decidida há muito tempo. Por que razão este plano, aparentemente tão claro e direto, não foi implementado antes? De quem é a responsabilidade política por este atraso? Está na altura de a assumir sem pudores. O tempo perdido é irrecuperável.

Em segundo lugar, a execução do plano suscita sérias dúvidas. Nunca antes foi realizado algo similar, não havendo precedentes na indústria que sustentem tal abordagem. Estamos no final de janeiro, e as prometidas mudanças estruturais ainda não se materializaram. Pelo contrário, há relatos de percalços operacionais e atrasos, normais no sector, mas que apenas reforçam a ideia de que é muito difícil acreditar na exequibilidade do plano nos prazos anunciados.

A terceira questão é financeira e fulcral: como vai a SATA financiar-se durante este processo? Como em qualquer plano do género, algumas das medidas propostas podem gerar poupanças, mas estas não têm impacto imediato. Pelo contrário, várias exigem um investimento inicial significativo, enquanto outras vão demorar meses, ou mesmo anos, a produzir resultados concretos. Durante este intervalo, é inevitável que a empresa continue a acumular prejuízos, possivelmente durante anos. Sabemos que o Governo Regional está impedido de financiar diretamente a SATA devido a imposições da União Europeia. Assim, a pergunta é: Estará a banca disposta a assumir este risco? A que custo? Ou haverá outros mecanismos de financiamento em vista? Se a via será o aumento da dívida, e o corres-

pondente aumento de custos financeiros, que já sufocam os resultados, de que forma se prevê superar esse óbice?

O Governo Regional já admitiu que toda a dívida da SATA será assumida pela região, leia-se: por todos nós. O que faltou dizer foi se a dívida futura também será suportada pelos cofres da região, como faltou explicar de que modo será feita tal assunção de dívida, dado que a região está impedida de o fazer. Como tal, o financiamento futuro é o ponto fundamental de todo este processo, porém sobre isso nada foi dito até agora.

Outra questão prende-se com os timings. A urgência das medidas necessárias à sobrevivência da SATA não está em consonância com os prazos deste processo. O atual Conselho de Administração tomou posse em julho de 2024, mas demorou mais de cinco meses para apresentar este plano. Esta demora é injustificável para uma empresa que claramente precisa de um plano de emergência imediato, mesmo sabendo que algumas medidas já foram implementadas ou estão em implementação. Era necessário agir com urgência há quatro anos, era necessário em junho, e é ainda mais necessário agora. Cada dia perdido aumenta a fragilidade da empresa e reduz as suas hipóteses de sobrevivência.

Por fim, a ausência de notícias concretas sobre o processo de privatização é um mau sinal. A percepção generalizada é de que a privatização não está a ser conduzida pelo Conselho de Administração, mas sim pelos decisores políticos. Nem poderia ser feita de outra forma. O problema é que o histórico não abona a favor do sucesso de processo em tempo útil e em condições que os Açores não saiam demasiado prejudicados. A responsabilidade pelo acumular de fracassos é, em última instância, política. O Governo Regional tem a obrigação de esclarecer qual é a sua estratégia para a SATA e de assumir a responsabilidade pelas decisões tomadas (ou não tomadas).

A SATA é uma peça fundamental para a mobilidade dos Açorianos e para a economia regional. No entanto, é também um dos maiores desafios financeiros e políticos dos últimos anos. Este "Plano do Plano" pode ser a última oportunidade para salvar a empresa, mas exige transparência, liderança e ação imediata. O tempo das promessas e dos planos já passou, agora é tempo de resultados.

## Aceite duas propostas no concurso para a construção da nova cadeia de Ponta Delgada

O concurso aberto para a construção da nova cadeia de Ponta Delgada, na ilha de São Miguel, conta com duas propostas aceites, decorrendo agora a análise dos documentos, indicou o PSD

A informação foi avançada numa nota de imprensa do partido que cita o deputado do PSD/Açores na Assembleia da República Paulo Moniz, a propósito de uma audição à ministra da Justiça, Rita Júdice.

Segundo o deputado, a ministra prestou esclarecimentos sobre todo o processo de "forma transparente".

"No dia 10 de Janeiro foram abertas três propostas para o projeto do novo estabelecimento prisional e aceites duas delas", refere.

Paulo Moniz, que insiste no "cumprimento de prazos" para a construção do novo Estabelecimento Prisional de Ponta Delgada, na ilha de São Miguel, considera que há agora "um avanço claro neste processo", mostrando "a diferença de atitude do Governo da República da AD - Aliança Democrática face aos executivos anteriores, que, na verdade, nunca o tiraram da estaca zero".

"Trata-se de um tema que já é dolo-



roso e do qual não desistiremos, mas sobre o qual temos de saudar a coragem e a audácia da senhora secretária de Estado da Justiça, que logo nos primeiros tempos do exercício da sua função fez uma detalhada visita ao local, coisa que não se conheceu nos últimos Governos da República", assinala o social-democrata.

O deputado volta a alertar para a constante situação de transferência de reclusos, porque o estabelecimento atual "não oferece condições".

"O Estado não só está a impedir o gozo de liberdade daqueles cidadãos como está a retirar-lhes a dignidade e isso não pode ser permitido", aponta.

Paulo Moniz lembra que a Secretaria de Estado da Justiça já "assegurou" uma intervenção, em breve, na atual cadeia de Ponta Delgada, "num investimento de cerca de 270 mil euros", com "um prazo de 60 dias para a elaboração do projeto e de 180 dias para a conclusão da empreitada".

A 7 de Outubro de 2024, Paulo

Moniz revelou que a construção do novo estabelecimento, orçada em 50 milhões de euros, deve arrancar em 2027.

Numa nota de imprensa divulgada na ocasião, o social-democrata explicou que a informação tinha sido avançada numa reunião pela secretária de Estado da Justiça.

Segundo o deputado, Maria José Barros indicou que o projeto, orçado em 1,65 milhões de euros, deverá estar aprovado no primeiro semestre de 2026.

O projeto foi apresentado em novembro de 2018, mas uma decisão do Tribunal Central Administrativo do Sul determinou que fosse lançado um novo concurso.

A obra foi inscrita em sucessivos Orçamentos do Estado nos últimos oito anos, mas nunca avançou.

O Sindicato Nacional do Corpo da Guarda Prisional tem vindo a alertar para as "graves" condições de segurança do atual estabelecimento prisional, que em 2024 contava com uma população de 130 reclusos, quando tem capacidade para 116.