



J. Rosa Nunes
Prof. Doutor

Ajudem-me...

“Entretanto no limite do tempo para a tomada de decisão da Newtour, admito como possível que o consórcio comece a fazer mais exigências ao governo regional, tal como fizeram relativamente a não ficarem com as dívidas às instituições bancárias.”

...pois cada vez percebo menos das decisões políticas que andam a ser tomadas, no que concerne o governo regional em geral, na sua malabarística atividade diária, e no trabalho e/ou decisões do júri do “já famoso” (pela negativa) processo de privatização da Azores Airlines.

O evoluir das negociações, no que concerne a privatização da empresa, permite assumir que na linha do tempo definida como obrigatório, pela comunidade europeia, para resolver este assunto, alguma decisão tem de ser assumida.

Têm sido pedidos e concedidos sucessivos novos prazos para a resolução do negócio da privatização, o que me parece ser muitíssimo favorável ao consórcio Newtour porque vai colocando o governo regional “entre a escada e a parede”, tanto mais que desde o início da seleção dos concorrentes ficou como único interessado e ainda assim repescado.

Por sua parte o governo regional, mesmo que não queira, vai admitindo toda esta pressão pelo facto de não poder tomar uma decisão no processo de privatização, parecendo-me ter um enorme receio de uma desistência, que caso ocorra obrigará a uma “venda direta a negociar” (pessoalmente assumo que o governo nem sabe como isto terá de ser feito) ou uma declaração de falência.

No primeiro caso poderemos estar perante uma venda que renderá à Região provavelmente menos do que os 15 milhões - valor no caso da privatização - sendo uma hipótese vender ao consórcio com quem atualmente negocia, por falta de outros interessados.

No caso de falência, os custos para a Região estão estimados em 1,2 mil milhões de euros onde se deve considerar, como já afirmei em artigo anterior, os custos associados ao total das indemnizações para os mais de 800 trabalhadores da empresa pública, alguns dos quais têm longas carreiras profissionais e consequentemente maiores valores a receber.

Para além disto deve-se assumir o impacto que uma situação de falência poderá originar na economia regional, nomeadamente no que concerne os efeitos negativos na atividade das empresas dependentes da venda de bens/serviços à Sata, podendo originar igualmente desemprego e/ou falência das mesmas.

Entretanto no limite do tempo para a tomada de decisão da Newtour, admito como possível que o consórcio comece a fazer mais exigências ao governo regional, tal como fizeram relativamente a não ficarem com as dívidas às instituições bancárias.

O problema causado pela aquisição, em sistema de leasing do A 330-200, denominado Cachalote (pobres animais que “viram” o seu nome tão mal tratado) encontra-se resolvido tendo obrigado a Sata, julgada em 31 de outubro de 2024 no Reino Unido, a pagar só do aluguer e manutenções cerca de 60 milhões. Pelo que já não é entrave à negociação.

Falta no entanto, segundo é público, pagar encargos legais/custas judiciais de mais 6,4 milhões, admitindo que estes serão igualmente da responsabilidade - como as dívidas assumidas pelo governo regional - da Região, constituindo um compromisso que poderá aumentar a dívida pública e condicionar orçamentos e investimentos futuros.

E tudo isto porque alguém “pomposamente sentado” no conselho de administração da Sata, de certeza com a anuência do então governo regional, contratou o leasing de uma aeronave que dos três anos que permaneceu na Região esteve os últimos dois sem voar. Seria ótimo que fosse feito pela Sata um levantamento de todas as consequências na ótica financeira (nomeadamente o custo da paragem durante dois anos) e dessem a conhecer a quem de direito - todos nós que pagamos.

Entretanto todas estas negociações entre o conselho de administração da

empresa pública e o consórcio interessado na aquisição, com a intervenção tutelar do governo regional, foram sofrendo adiamentos de reuniões - consegui identificar cinco situações desde setembro último - e que se justificaram no “necessitarem de mais tempo” ou “garantir a consistência de uma resposta correta” ou “permitir o consórcio entregar uma proposta melhorada”. Tudo isto justificado por José Bolieiro que “está tranquilo com estes adiamentos”, mas denotando uma situação do tipo “por favor comprem, resolvam-nos este berbicacho”.

As incertezas neste processo iniciaram-se com vários despachos do governo regional. O 347/2018, de 22.02, que indicava uma privatização até 49%, seguido do 353/2023, de 04.03, fixando a percentagem em pelo menos 51% ou com a decisão governativa de 02.05.2024, cancelando o concurso a decorrer na altura e decidindo lançar um outro.

Na nomeação da primeira “comissão especial que acompanha o processo de alienação”, de março de 2023, dos membros do júri indicados fizeram parte os Drs. Elias Pereira e António Maio que em dois momentos diferentes abandonaram a mesma, sendo substituídos. Conhecendo-os pessoalmente e reconhecendo as suas qualidades profissionais, atrevo-me a admitir que não se tenham sentido “devidamente enquadrados” no modo como o processo decorria.

O que se passará a partir de 24 deste mês, na próxima reunião, é para mim uma verdadeira incógnita. Não perspetivo que sem que o governo faça mais concessões (como a da “limpeza” das dívidas bancárias, permitindo o consórcio carregar uma “mochila limpa” segundo um dos seus membros) vá existir assinatura.

Tudo se resolverá se o governo regional, para além das dívidas à banca, absorver as responsabilidades perante fornecedores, assumir o valor do défice do corrente ano e deixar uns “milhoezitos” para tesouraria, sendo que neste último caso “um mosquito” me disse serem 30. Com tudo isto “cega e injustificadamente” concedido teremos um acordo assinado, após uma negociação feita por “quem não sabe” originando todo um “enorme prejuízo” para a Região/nós.

Devemos desde já considerar que 600 milhões de euros já são possíveis de identificar como sendo assumidos pela Região, os quais representam mais de 40% do PIB regional.

No que concerne a situação financeira do governo regional, relativamente a dezembro 2024, aproveitei para fazer uma “ligeira” e informal estimativa de quanto tem se ser suportado por cada residente nos Açores.

Oficialmente a dívida pública regional foi de cerca de 3,3 mil milhões de euros. Sendo a população residente nos Açores, segundo o INE, estimada em 241,5 mil habitantes, pelo que teremos uma dívida de cerca de 13,6 mil euros por residente.

Por seu turno Luís Montenegro, “amigo de peito” de Bolieiro, também nos “presenteou” no âmbito nacional com um valor de dívida. Portugal tinha uma dívida de cerca de 270,7 mil milhões para uma população residente, segundo o INE, estimada de 10,6 milhões, pelo que a responsabilidade individual de cada português é de cerca de 25,2 mil euros.

É fácil de assumir que a dupla responsabilidade financeira - regional e nacional - de cada residente nos Açores está estimada em cerca de 39 mil euros em fins 2024, mais cerca de 27% do que os residentes continentais. Garanto-vos que a situação não se pode considerar “má”, pois refere-se a dezembro de 2024. Eles - Montenegro e Bolieiro - são o garante de que a situação piorará muito em fins do corrente ano, nomeadamente como resultado da péssima privatização da Azores Airlines. O Natal açoriano terá um “saco de presentes”, que em vez de serem “ofertas” são obrigações a pagar no futuro.