



J. Rosa Nunes
Prof. Doutor

De mal a pior

Continua a ser o setor dos transportes - aéreos, marítimos e terrestres - aquele que na Região apresenta em cada semana que passa mais "novidades", no que respeita a aspetos negativos, sem que se deslumbre uma perspetiva de se atingir um fim que se possa considerar favorável para todos os que temos as nossas vidas nos Açores.

As negociações de privatização da Azores Airlines, por exemplo, "nem atam, nem desatam". Por vezes fico com a ideia de que nos querem fazer esquecer principalmente o que se passou durante quase um ano só de negociações, com vários atrasos e a aceitação de exigências de quem quer comprar barato, aproveitando a confusão reinante no governo regional que não teve ou tem a mínima noção do que faz, para além de perder o seu pouquíssimo poder de negociação e cada vez mais vai cedendo ao reconhecer que não tem capacidade de exigir, até porque nunca teve mais ninguém que quisesse comprar a empresa pública.

Após notícias que nos foram transmitidas pelo presidente do governo e pelos responsáveis do consórcio, afirmações públicas de apreço pelos resultados, o responsável máximo do sindicato do pessoal de voo da Azores Airlines vem afirmar que é preciso ter "cuidado" com o que se passa nas negociações para a privatização da empresa, até pelo adiamento das mesmas e da resolução do contrato, isto depois de terem manifestado o seu acordo com os compradores em reunião ocorrida recentemente.

Não fico surpreendido dado que o resultado da votação na reunião sindical entre o pessoal de voo da empresa, que embora favorável à privatização, não me pareceu ter grande consistência dado o número de votos contra e das abstenções que representaram cerca de 47% do total de participantes.

De surpresa em surpresa, o presidente do conselho de administração da Sata apresentou a sua demissão. Nada que não se anteviesse e que o próprio, sendo minimamente responsável e consciente, não ponderasse e viesse a tomar a decisão. Segundo José Bolieiro estava tudo combinado. Penso que foi a única "situação" de há anos em que o atual governo regional planeou qualquer acontecimento. São progressos!

Estávamos perante, sem que soubéssemos, um dilema: ou se assinava o contrato de privatização até fins do corrente mês ou o presidente do conselho de administração da Sata pedia a sua demissão. Nada que eu não possa, com pouco esforço, acreditar. Mas verdadeiramente porque não admitir que foi a visita do presidente da ANA aos Açores que despoletou este fim. Até porque o ainda presidente da Sata, como se sabe agora, será o próximo diretor do aeroporto da Madeira.

Foram poucos meses de desempenho profissional, apresentando-se com a esperança inicial de resolver os problemas da companhia aérea tendo mesmo apresentado um plano interno para recuperar a Sata. Dos 41 pontos do plano referido, não se sabe quantos ficaram resolvidos. Será que algum, com verdadeira importância? Tal como a sua antecessora no conselho de administração, a qual também só "reinou" durante alguns meses, eles nada fizeram de significativo para além de "obedecerem" aos superiores tutelares dos transportes e das finanças do governo. Foram praticamente dois anos perdidos.

Foi opção do governo regional indicar para ocupar o lugar de presidente da Sata, o diretor financeiro da empresa com a convicção de bons resultados, dado o conhecimento passado que é atribuído ao mesmo, nomeadamente no que respeita à negociação da privatização. Pelo menos das dividas às instituições bancárias, aos fornecedores, à Sata regional e aos problemas de tesouraria é obrigatório que os conheça. Como se usa dizer "já é meio caminho andado".

A pergunta que me surge é: se o governo regional conhecia as características a que verdadeiramente deveria obedecer uma nomeação destas - não é só "tirar daqui e pôr ali" - e se o futuro presidente da Sata é o melhor identificado para o lugar, porque não foi indicado anteriormente ao atual? Ou será que é o último a quem se pode recorrer.

No entanto a secretária da tutela dos transportes, Berta Cabral, inconcebivelmente apoiando as críticas infundadas que o seu colega de governo - o vice rei e senhor da ilha Terceira, perante quem me curvo - fez sobre o programa de voos para a época natalícia, colocou mais uma vez em "cheque" a decisão, que assumo fundamentada, do conselho de administração. Mais uma intervenção política na gestão da empresa.

Como sempre e por várias vezes não são as decisões dos gestores da Sata que prevalecem mas a ambição política de quem quer igualar outra ilha que por acaso e para não referir outros aspetos é só em população, visitantes, industrialização, comércio e pagamento de impostos, de longe muitíssimo superior. A pobreza de espírito "reina em escala elevadíssima" sendo este um dos motivos que condiciona, ou melhor sempre condicionou, o potencial de desenvolvimento regional.

A última manifestação do presidente do sindicato do pessoal de voo e a nomeação do novo presidente do conselho de administração, na minha opinião, não auguram nada de bom para o futuro, podendo juntar-se a isto a decisão de adiar por um ano - dezembro de 2026 - as negociações para que se concretize o acordo de privatização. Os elevados custos que este adiamento originará, sem dúvida, serão comprovados daqui a um ano.

No entanto as manifestações públicas do presidente do governo e do secretário regional das finanças, no que concerne o pedido e autorização do adiamento para fins de 2026 das negociações para a privatização, são contraditórias: o primeiro afirma que foi pedido e se encontra em avaliação a decisão por parte da Comunidade Europeia, o segundo afirma publicamente ter ido a Bruxelas e no regresso, eufórico, afirmou estar tudo decidido. Em que ficamos? Estão como os partidos da coligação governamental que não se entendem ou foi apenas um "descuidozoito", sem um puxãozinho de orelhas?

Despercebida, para o comum dos mortais, onde me incluo, é a situação que se passa no interior da Azores Airlines, no que respeita à sua organização. Normalmente recebo emails com várias origens, tendo-me chamado a atenção o de uma carta aberta de um piloto aos colegas da empresa pública, sitiado em Lisboa, a qual consegui verificar da sua origem e na qual chama a atenção para a existência de duas bases operacionais na companhia e consequências de tal, a saber: uma em Ponta Delgada e outra em Lisboa.

A de Ponta Delgada, por natureza ligada à origem da empresa, e a de Lisboa criada mais recentemente e destinada a aumentar a eficiência operacional da empresa, definir a rede de rotas e consequentemente pretender aumentar a competitividade.

Comparativamente com outras empresas europeias, a companhia aérea, sendo de dimensão reduzidíssima, com uma pequena frota, tem contudo trabalhadores a desenvolverem a sua atividade nas duas bases operacionais, arriscando-me a afirmar que com duplicação de funções.

As consequências desta situação, até pela pequena dimensão da empresa, surgem nas situações operacionais, organizacionais, sindicais e segundo consegui apurar da própria identidade entre os pilotos. São verdadeiras disputas sindicais pelo posicionamento nas escalas, identificando-se mesmo conflitos na defesa de interesses de cada uma - Ponta Delgada versus Lisboa - e resistência a mudanças à mobilidade entre estas bases operacionais.

De toda esta relação entre elementos das bases operacionais surge uma gestão menos eficiente, conflituosa e mesmo, por incrível que pareça, politizada com a identificação de privilégios de uns sobre os outros. No fim podemos identificar numerosos problemas estruturais, que a continuarem não permitirão à empresa pública corrigir e consolidar a sua situação financeira, sem que se assumam decisões de gestão que considero drásticas. Com o tempo a passar e a situação da empresa pública a degradar-se, o seu valor para uma provável privatização irá baixar, esfregando as mãos de contentamento quem a irá adquirir, pois poderá renegociar novamente o seu valor.

Zelensky sob pressão para assinar acordo de paz procura união com a Europa

O Presidente ucraniano procura um plano de paz o mais rapidamente possível, mas um que não belisque a soberania do país. Na Segunda-feira esteve reunido em *Downing Street*, Londres, com o Primeiro-ministro britânico, o Presidente francês e o chanceler alemão. Os encontros em Londres ocorrem numa altura crítica das negociações do plano de paz para a Ucrânia. Apesar de não ter havido propriamente declarações da parte dos líderes que estiveram reunidos, a imagem que passa é de união.

O presidente ucraniano está neste momento sob enorme pressão para assinar um plano de paz e para o fazer rapidamente, uma pressão que vem sobretudo dos Estados Unidos. Talvez essa pressão se explique pelas palavras do presidente Donald Trump, que no Domingo acusou Volodymyr Zelensky de não ter sequer lido o plano de paz.

Não houve declarações, mas aquilo que os líderes foram dizendo antes do início da reunião tem também o seu significado.

Zelensky disse que é importante salvar e garantir a união entre a Ucrânia e a Europa.

Os líderes europeus dizem que vão discutir os resultados das negociações entre Kiev e os Estados Unidos, mas reafirmam a importância da Ucrânia e a Europa participarem nas negociações do plano de paz.

Defendem ainda que o cessar-fogo tem de ser duradouro e que é importante a convergência com os EUA de forma a entrar na próxima fase nas melhores condições para

a Ucrânia.

No final da tarde de Segunda-feira, um porta voz de *Downing Street* revelou que, no encontro, "os líderes discutiram a importância das negociações de paz lideradas pelos EUA para a segurança europeia e apoiaram os progressos alcançados". Estes instruíram ainda os conselheiros de segurança nacional a "continuar as discussões nos próximos dias" e "sublinharam a necessidade de uma paz justa e duradoura na Ucrânia, que inclua garantias de segurança robustas".