

**INTERVENÇÃO DO DEPUTADO ANÍBAL PIRES  
NO DEBATE AGENDADO PELO PCP  
SOBRE TRANSPORTES AÉREOS NOS AÇORES  
08 de Abril de 2014**

Senhora Presidente,  
Senhoras e Senhores Deputados,  
Senhor Presidente do Governo Regional,  
Senhora e Senhores Membros do Governo,

No dia 14 de Maio de 2013, por iniciativa da Representação Parlamentar do PCP, realizou-se um debate de urgência sobre Transportes Aéreos nos Açores. Quase um ano depois desse debate, muitas questões continuam por esclarecer e muitas dúvidas se levantam.

Se pode parecer que em relação aos transportes aéreos, durante este último ano, pouco ou nada aconteceu, à exceção da apresentação do Plano Integrado de Transportes (PIT), a verdade é que, longe da atenção da opinião pública, muita coisa tem acontecido. Assim, chegamos aqui, um ano depois, e muitas das nossas preocupações concretizaram-se, outras adensaram-se e outras ainda começam agora a descortinar-se.

A interpelação ao Governo Regional que hoje promovemos não é uma interpelação genérica sobre transportes aéreos mas, objetivamente, uma interpelação sobre o futuro da transportadora aérea regional.

Antes de enumerar algumas questões que urgem por clarificação terei de citar algumas afirmações feitas no debate de Maio de 2013, até para enquadramento do debate. Dizia um dos intervenientes: *“(...) é para isso que a SATA existe, é para isso que iremos trabalhar para que a SATA continue a desempenhar um papel fundamental em termos de aumentar a mobilidade dos açorianos e dinamizar a economia da Região.(...)*, Fim de citação. Eu atrevo-me a dizer que sobre isto todas as forças políticas com assento parlamentar estarão, genericamente, de acordo. Dizia mais à frente o Senhor Secretário Regional do Turismo e Transportes sobre o futuro da SATA,



sim as palavras são do Senhor Secretário: (...) *Aquilo que se pretende é ter uma empresa com capitais públicos que sirva o seu objeto social por um lado, mas que por outro lado garanta a sua sustentabilidade com o objetivo claro de preservar os seus postos de trabalho e de prestar um serviço de qualidade a todos os açorianos. (...)*, Fim de citação.

Não posso afirmar com segurança que esta posição seja subscrita por todas as bancadas, mas, da parte da RP do PCP, posso dizer que estou genericamente de acordo. Um acordo que é apenas genérico porque o Senhor Secretário, quando declara a SATA como “empresa de capitais públicos”, não deixa claro que seja uma empresa de capitais EXCLUSIVAMENTE públicos, como o PCP Açores defende.

Por outro lado, a divulgação do PIT deixou muitas lacunas e dúvidas sobre qual é afinal o papel dos transportes marítimos na tão propalada “revolução tranquila no modelo de transportes nos Açores”. Do mesmo modo, é pouco clara a forma como se vai concretizar a articulação entre os transportes marítimos e aéreos.

No PIT, os transportes aéreos ficam “pendurados” na revisão das Obrigações de Serviço Público (OST) para o serviço interilhas e para as ligações com o Continente e a Madeira, bem assim como na assumida e urgente necessidade de modernizar a frota de longo curso da SATA Internacional. O que é muito pouco diga-se em abono da verdade.

Mas não é só o “modelo” do transporte aéreo e a sua articulação com o transporte marítimo e terrestre que me levanta interrogações pois, quer se queira quer não, quer se goste quer não goste, a Região é detentora de uma companhia de transportes aéreos. E é sobre o futuro deste importante ativo estratégico dos Açores que se avolumam profundas preocupações.

Senhora Presidente,  
Senhoras e Senhores Deputados,  
Senhor Presidente do Governo Regional,  
Senhora e Senhores Membros do Governo,



Existem, no Grupo SATA, indícios claros de uma gestão com critérios opacos, medidas nocivas, que pode ter efeitos ruinosos!

O primeiro desses indícios é o facto de estarmos em meados de Abril e não existir Plano de Exploração para 2014.

Não existe Plano de Exploração mas, entretanto, as tensões sociais latentes na empresa agudizam-se a cada dia que passa. Por exemplo: em Novembro de 2013, o Conselho de Administração da SATA afirmou, em reunião mantida com a Plataforma Sindical, que pretendia ter o processo negocial para 2014 concluído antes do final de 2013. Mas o que se assistiu, e que tem sido noticiado, são sucessivos adiamentos deixando o processo por concluir e o mal-estar instalar-se na companhia.

É preciso afirmá-lo claramente: se essas tensões se transformarem em conflito com os trabalhadores, a responsabilidade caberá inteira e exclusivamente ao CA do Grupo SATA, uma vez que a Plataforma Sindical tem vindo a demonstrar sempre toda a abertura para encontrar uma solução negociada.

Não existe Plano de Exploração para 2014 mas o encerramento da base do Funchal já se concretizou, reduzindo a capacidade operacional da SATA Internacional. Um encerramento no mínimo estranho, tendo em conta que era o próprio Conselho de Administração que afirmava que a operação baseada no Funchal era auto sustentável e marginalmente lucrativa. Ficam por perceber quais os motivos de ordem empresarial e/ou política que levaram ao seu encerramento.

Não existe Plano de Exploração para 2014 mas o abandono de rotas consolidadas pela SATA Internacional tem sido prática comum nos últimos meses. Para além das rotas com origem no Funchal tinham-se já perdido outras, como por exemplo as de Cabo Verde.

Por outro lado, todos nos lembramos, que a SATA Air Açores abandonou a linha de serviço público Funchal/Porto Santo alegadamente pela proposta ser financeiramente penalizadora para a SATA. Mas, senhoras e senhores deputados, é sabido que a SATA Air Açores concorreu e até recorreu ao concurso para a operação de serviço público na rota Funchal Porto Santo que se inicia em Junho de 2014. Qual foi o valor proposto pela SATA Air Açores!? Foi mais elevado ou inferior ao anterior!? Interessa



ou não interessa aquela operação à SATA Air Açores!?

Todos sabemos, senhoras e senhores Deputados, que para que se possam baixar tarifas aos passageiros, sem o aumento de indemnizações compensatórias ou outros apoios, é fundamental rentabilizar os meios existentes e garantir uma utilização intensiva das aeronaves, de cerca de 3000 horas de voo por ano.

Ora, que infelizmente se constata no grupo SATA é justamente o inverso! Como se explica que existindo aeronaves e tripulações disponíveis, na SATA Air Açores, e um mercado fora da Região, como se explica senhoras e senhores deputados que se mantenham os aviões no chão?

Não existe Plano de Exploração para 2014, mas foi exigido aos contratados para reforço da “época alta” que alterassem a sua residência para Ponta Delgada. Isto pode significar que também a base de Lisboa será para transferir para Ponta Delgada, o que é em si mesmo mais um indicador de diminuição de atividade.

Mas é uma opção muito difícil de compreender porque mesmo só com os voos para os Estados Unidos e Canadá a partir de Lisboa, a opção de concentrar todos os tripulantes em Ponta Delgada ficará sempre mais dispendiosa, devido à deslocação e alojamento, dos tripulantes e aos custos que lhe estão associados.

Mas o mercado da SATA Internacional não é só esse! E neste contexto, como se justifica as aeronaves da Sata Internacional andarem constantemente cheias de tripulantes desta empresa, a serem posicionados como passageiros das suas bases de origem para outras, onde entretanto foram retirados tripulantes para voos que poderiam ser efectuados pelos primeiros, havendo deste modo além dos custos de transportes, uma duplicação dos custos dos hotéis? Quais são os ganhos desta opção, ou será que representam custos!? Fico à espera da explicação do Senhor Secretário."

Não existe Plano de Exploração para 2014, mas põe-se a circular o boato que existem pilotos em excesso na SATA Internacional. Mas, na “época baixa”, os voos programados com aeronaves A320 são substituídos por aeronaves de outras companhias ou realizados com os A310 da SATA, porque não existem tripulações disponíveis para os A320, ou seja, por insuficiência de pilotos! Situação que também acontece com os A310. Ainda no passado Domingo pude verificar que se encontrava



em Ponta Delgada um Boing 767 da Euroatlantic, em regime de ACMI, a fazer o voo Lisboa/PDL/Toronto.

A verdade, senhoras e senhores deputados é que de 2011 até à presente data o número de pilotos da SATA Internacional diminuiu cerca de 20% e estão na calha outras saídas de pilotos, o que coloca em risco a capacidade operacional da SATA Internacional.

Senhora Presidente,  
Senhoras e Senhores Deputados,  
Senhor Presidente do Governo Regional,  
Senhora e Senhores Membros do Governo,

Apesar da diminuição de atividade, a verdade é que continuam a existir insuficiências e dificuldades em suprir as necessidades da operação da SATA internacional.

Nas últimas semanas a contratação de aviões e tripulações de outras companhias (ACMIS) terá custado à SATA mais de 200 mil euros e, desde o princípio do ano, a SATA terá perdido mais de 2 milhões de euros em voos ACMI que recusou fazer para outros clientes, por falta de aeronaves e tripulações.

O que o acionista precisa de saber, Senhor Secretário Regional do Turismo e Transportes, o que o Povo Açoriano exige saber, Senhor Secretário Regional do Turismo e Transportes, é o que pensa o Governo Regional sobre esta marcha acelerada para uma previsível falência operacional da SATA Internacional?

O que o Povo Açoriano exige saber, Senhor Secretário Regional, é se estas decisões, em minha opinião danosas do interesse público regional, são decisões do Governo Regional, ou se são decisões tomadas à revelia da tutela?

O que o Povo Açoriano precisa e quer saber é qual é a estratégia para o Grupo SATA?

O que o Povo Açoriano precisa e quer saber é se as Obrigações de Serviço Público para o transporte aéreo interilhas contemplarão o mesmo número de ligações e tarifas que garantam o direito à mobilidade dos açorianos?



O que o Povo Açoriano precisa e quer saber é qual vai ser a estratégia para a SATA Internacional, pois, já se sabe, o que bom ou mau vier a acontecer à SATA Internacional terá forçosamente repercussões na SATA Air Açores!

Senhora Presidente,  
Senhoras e Senhores Deputados,  
Senhor Presidente do Governo Regional,  
Senhora e Senhores Membros do Governo,

As questões que colocamos são ainda mais sérias e graves do que parecem. E deixo duas das mais gritantes, mas também talvez as mais esclarecedoras, para o final desta intervenção:

O que pensa o Governo fazer em relação à renovação da frota de longo curso, que terá forçosamente de acontecer até ao final de 2015? Como está pensada a substituição das aeronaves? Com que custos? Com que financiamento? Que aeronaves?

Ou ainda quem, com que autoridade e porquê é que, no ano transato, colocou ao INAC, ainda que informalmente, a hipótese de acabar com a SATA Internacional e de criar de raiz uma nova companhia aérea?

Será que é este, afinal, o objectivo do Governo Regional? Acabar com a SATA Internacional, demoli-la, descredibilizá-la, fali-la e, finalmente, substituí-la por outra companhia ao serviço de outros interesses?

O acionista da SATA, o único acionista, o Povo Açoriano, que aqui representamos, exige uma resposta.

Disse!

Horta, 08 de Abril de 2014

O Deputado do PCP Açores

Aníbal Pires