

## Intervenção do Deputado Aníbal Pires na abertura da Interpelação ao GR – “O Grupo SATA, presente e futuro”

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

No passado dia 8 de Abril promovemos uma interpelação ao Governo Regional sob o tema “Estratégia para o Grupo SATA no novo paradigma de transportes na Região”. Tendo sido, sob alguns aspetos, um debate esclarecedor ficaram, todavia alguns aspetos por clarificar.

No entanto, esta interpelação não pretende ser uma espécie de prolongamento do debate que aqui mantivemos em Abril passado pois, estes 3 meses vieram dar-nos, infelizmente, razão. Assistimos, por um lado, ao aumento das irregularidades da operação da SATA Internacional. Por outro lado, foi nomeado um novo Presidente do Conselho de Administração e divulgado Relatório de Contas de 2013 e, por último, a Administração do Grupo SATA chegou a um pré acordo com a Plataforma Sindical, facto com o qual não posso deixar de me congratular.

Segundo as notícias que vieram a público o Dr. Luís Parreirão, Presidente do Conselho de Administração do Grupo SATA, afirmou que: *“Foi possível construir ao longo da reunião uma solução consensual em linha com aquilo que já foi possível em anos anteriores e que tem, sobretudo, como objetivo, criar condições, a médio e longo prazo, para que tenhamos paz social, trabalhadores motivados e a atenção focada no essencial, o trabalho da companhia”*. De onde posso inferir a primeira das questões que irei colocar ao Governo Regional:

### **Porquê só agora!?**

Por quê só agora há o entendimento de que a paz social, trabalhadores motivados e a atenção focada no essencial, o trabalho da companhia, são importantes? E não me venham com a espúria resposta que isso se fica a dever ao novo Presidente de Administração. As palavras foram do Dr. Luís Parreirão, mas esta mudança de atitude é uma clara inversão de orientação política e essa inversão, se de facto se vier a verificar e não passar apenas de uma pausa estratégica, é, como não poderia deixar de ser do Governo Regional.

No entanto, senhoras e senhores deputados, não posso deixar de estranhar que, assim, de um momento para o outro se tenha verificado esta inversão. Vejamos, nas semanas que antecederam a “solução consensual”, em plena greve



convocada pelo SINTAC, e após muitas tentativas de entendimento por parte deste sindicato, a administração da SATA argumentou que não negociava algumas das questões levantadas, por ter chegado a entendimento, em 2013, com a plataforma de sindicatos. Depois, apresenta uma “solução consensual” à qual o próprio SINTAC adere. De onde posso inferir que, uma vez mais a estratégia política empurrou, desnecessariamente a SATA e os seus clientes a passarem por várias greves.

Mas à “solução consensual” faltam-lhe instrumentos, desde logo, o Plano de Exploração, ou Plano de Negócios, como preferirem, e ainda este pormenor, que podendo parecer pequeno não é de somenos importância. As OSP serão alteradas permitindo, ao que tudo indica, a entrada de outros operadores no mercado Continente/Açores. Este facto terá como efeito a partilha de mercado e, por conseguinte, a quebra de receitas da SATA Internacional.

E as perguntas são, Senhor Secretário Regional do Turismo e Transportes:

**Trata-se de uma verdadeira inversão na estratégia política e comercial para a empresa ou de uma pausa estratégica!?**

**Diga-nos lá Senhor Secretário se isto corresponde ao “canto do cisne” da SATA Internacional ou, existe de facto a determinação política de olhar para SATA Internacional como um importante ativo estratégico que é necessário manter, valorizar e dotar dos meios necessários para que se afirme no mercado do transporte aéreo e canalize fluxos financeiros para o Grupo SATA!?**

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

O Relatório de Contas, com todas as reservas que os revisores e auditores colocaram, mostra claramente que a responsabilidade pelos resultados negativos obtidos pelo Grupo SATA são do representante do acionista, ou seja, do Governo Regional.

Afinal não são os custos com o trabalho, afinal não é o acordo de empresa que é limitativo. Afinal é a deliberada redução da atividade da empresa. Afinal é a incapacidade de gestão dos recursos disponíveis, de onde resultam os resultados negativos, mas não só. São também os encargos com a dívida bancária, que decorre do incumprimento do Governo Regional para com aquela empresa pública.

Mais 2 questões para o Senhor Secretário Regional:

**Quando pensa o Governo Regional dar cumprimento à recomendação do Tribunal de Contas, várias vezes reiterada, para que sejam transferidos, para a SATA, os 21,5 milhões de euros que resultaram da privatização de parte do capital social da EDA e que, como determina a Constituição, deveriam ser reinvestidos no Grupo SATA?**

**Quando pensa o Governo Regional efetuar o pagamento devido à SATA pelas obrigações de serviço público!? Ou seja, só de 2009 a 2012, mais de 20 milhões de euros. Ficam a faltar os valores de 2013 que incompreensivelmente ainda não são conhecidos.**

Só aqui encontramos mais de 40 milhões de euros que o Governo Regional tem vindo a utilizar a custo zero, imputando ao Grupo SATA o ónus de ter de suportar os elevados encargos pelos empréstimos bancários a que tem de recorrer por falta de pagamento do Governo Regional. **O Grupo SATA, senhoras e senhores deputados, não é uma entidade bancária mas o Governo Regional utiliza-o para se financiar.**

E o valor que aqui refiro de mais de 41 milhões de euros está calculado por defeito pois, na opinião de alguns economistas, e sem ter em conta os 21,5 milhões de euros da privatização da EDA, este valor varia entre os 40 milhões e os 70 milhões de euros.

Se esta situação estivesse regularizada certamente que a renovação da frota de longo curso talvez não constituísse um grande óbice para o futuro próximo da SATA Internacional.

O Senhor Secretário Regional do Turismo e Transportes afirmou de forma categórica, há 3 meses durante a interpelação de Abril, e cito: “ (...) *é evidente que a renovação da frota da SATA Internacional e o seu financiamento terão que ser feitos numa perspetiva de aluguer operacional que hoje existe e está claramente à disposição no mercado, com preços competitivos, dependendo naturalmente do tipo de aeronave que venha a ser escolhida no âmbito de servir aquilo que é o core da empresa. (...)* ”.

Sabendo V. Ex.a que os A-310, terão de ser substituídos ou equipados com um novo sistema de navegação para fazer a travessia do Atlântico, **a partir de 2015.**

Estão previstas para 2015 intervenções em pelo menos dois dos aviões a nível dos motores, que ultrapassam num caso os 2,5 M\$/ motor e no outro os 4 M\$/ motor. (podemos chegar a estes números avaliando o tempo que estes motores estão instalados nas asas e sabendo dos preços que se praticam para intervenções estruturais em cada tipo de motor). A questão é que, estas intervenções sendo necessárias para manter os aviões a voar, os custos da não decisão sobre a sua substituição multiplicam-se e são difíceis de avaliar.

E a pergunta é: **Continua V. Ex.a a poder afirmar que assim vai ser!?** A minha dúvida é legítima e esta Câmara tem o direito de ser informada, é que para 2015 faltam



apenas 5 meses e... digamos que já era altura de haver algumas decisões sobre este assunto que, como todos sabemos, é de crucial importância para o futuro, desde logo da SATA internacional, mas também de todo o Grupo SATA.

Fico a aguardar a resposta de V. Ex.a esta questão e deixo-lhe mais estas duas questões:

**Para quando está prevista a revisão e entrada em vigor das revisões das OSP para as rotas interilhas?**

E mais uma, que tem sido feita muitas vezes por muitos açorianos:

**O que impede o Governo Regional e o Grupo SATA de implementar, desde já, a tarifa proposta na revisão das OSP (134 euros mais taxas)? Porque é que não aplica a partir de amanhã esse tarifário?**

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

Os últimos meses demonstraram que os problemas que o Grupo SATA enfrenta, designadamente, a SATA Internacional, lhe são externos. E não são razões nem de conjuntura, nem de mercados, aliás o mercado do transporte aéreo registou, a contra ciclo, uma aumento de mais de 5%.

Os problemas que a SATA enfrenta, senhoras e senhores deputados, resultam de uma visão redutora e dogmática que assola uma parte dos dirigentes do PS Açores e do seu governo, visão redutora e dogmática de onde resulta uma estratégia que é, em síntese, a procura incessante de demonstrar que o problema da SATA são os elevados custos do trabalho.

E insistiram e, quiçá continuarão a insistir, nesta malfadada estratégia mesmo tendo conhecimento, por estudos encomendados pelo próprio Grupo SATA, que o custo por trabalhador da SATA (considerando as duas transportadoras) é inferior ao custo por trabalhador da TAP, mas é inferior, pasme-se, ao de companhias como a Ryanair e à Easy Jet, neste último caso, diria bastante inferior.

A questão reside, como se pode verificar num estudo de 12 de Abril de 2013, na ineficácia comercial, ou seja, a estratégia política induzida no Grupo SATA levou à retração da operação, ao abandono de mercados e rotas lucrativas, que conduz a resultados de receita por trabalhador inferior à TAP e muito inferior em relação à Ryanair e à Easy Jet.

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

Mas se é verdade que os problemas que existem com o Grupo SATA Ihe são externos, existem contudo, algumas questões ligadas à Gestão de Recursos Humanos, o aumento do efetivo médio, onde não havia necessidade de haver aumento, de Gestão Operacional, de Gestão Comercial, à qual se pode aduzir uma deficiente ou mesmo inexistente, Comunicação Interna, isto é, existem alguns também, algumas questões de interna que merecem atenção.

Para melhor compreensão das açorianas e açorianos deixo alguns exemplos.

A Direção de Marketing e Vendas passou para Direção de Vendas, voltou a ser Direção de Marketing e Vendas para voltar a ser Direção de Vendas e agora, ao que tudo indica, vai passar para Direção Comercial e ao que tudo leva a crer com um recrutamento externo, ou seja, mais um quadro para o *back office*.

O Gabinete de Comunicação e Imagem passou para Gabinete de Marketing e Comunicação e voltou para Gabinete de Comunicação e Imagem.

Em Maio de 2013 foi criada Direção de Produto e Cliente cuja extinção se concretizou o mês passado. Fruto desta extinção foram alterados vários serviços, sendo que, o que causou maiores constrangimentos foi a passagem do serviço de pós-venda para fora da alçada da área comercial.

Em 2014 foi criado um Gabinete de Marketing mas, já foi desativado e ainda só estamos em Julho de 2014.

Diria, Senhoras e Senhores Deputados que no Grupo SATA a prática parece ser colocar ex-responsáveis de Direções em gabinetes, também, gabinetes também conhecidos por prateleiras.

Mas Senhoras e Senhores Deputados, deixo-vos apenas mais um exemplo, não que os exemplos se extingam por aqui, havendo necessidade voltarei municiado com os restantes durante o debate que se seguirá.

O Planeamento de tripulações, área crítica para a atividade operacional, tem tido várias mudanças de responsável sem que se verifiquem as devidas consequências. Os resultados são catastróficos, não só ao nível do planeamento das tripulações, como ao nível dos custos diretos e indiretos que a deriva na gestão operacional tem provocado, sim porque se é verdade que são os problemas da frota e da falta de tripulantes que estão na origem de grande parte das irregularidades operacionais, de todos, conhecidas, não é menos verdade

que a gestão comercial e operacional também tem responsabilidades na intermitência da operação da SATA Internacional.

Espero com estes exemplos não ter dado nenhuma novidade ao titular do Turismo e Transportes mas deixo-lhe, Senhor Secretário, mais uma pergunta, ou duas.

**A quem serve e para que serve esta contínua criação e extinção de departamentos!?**

**Esta gestão peregrina deve-se a orientações políticas externas ou resulta exclusivamente do trabalho dos administradores do Grupo SATA!?**

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

O Grupo SATA e as empresas que o constituem são, inequivocamente, um importante ativo estratégico para o desenvolvimento dos Açores, não só para assegurar o direito à mobilidade das açorianas e dos açorianos, mas também como fonte geradora de fluxos financeiros, quer eles sejam traduzidos no transporte de turistas, quer sejam por via da utilização da capacidade instalada nas transportadoras do Grupo no mercado de transporte aéreo.

O PCP Açores considera que esta deve ser a vocação do Grupo SATA e que as decisões que vierem a ser tomadas, mormente, no que diz respeito à renovação da frota, não devem ser redutoras, ou seja, a opção por uma aeronave não deve, em si mesmo condicionar a operação, mas antes potenciar e alargar a capacidade operacional da SATA.

Num tempo em que tanto se fala da “marca Açores”, a SATA tem tudo para ser, ela mesmo, a marca dos Açores no Mundo.

Disse,

Sala de Sessões, Horta, 08 de Julho de 2014

O Deputado,

---

Aníbal C. Pires