

REQUERIMENTO

A gestão da frota de aeronaves da SATA Internacional, pela sua importância decisiva e pela dimensão dos investimentos que implica, deve ser rigorosa e cuidadosamente planificada. Tratando-se de uma empresa pública que gere, portanto, meios e recursos públicos, existe uma responsabilidade acrescida de rigor e transparência na sua administração.

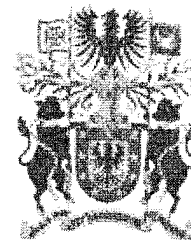
No entanto, chegaram ao conhecimento da Representação Parlamentar do PCP várias situações e atos de gestão que objetivamente terão lesado os interesses da empresa, e que devem ser devida e cabalmente esclarecidos.

Nomeadamente:

O Conselho de Administração da SATA Internacional, em Outubro de 2012 decidiu que a aeronave Airbus A-310, CS-TKM, deixaria de fazer parte da frota em Fevereiro de 2014 e, por isso, deixou de pagar as reservas de manutenção e a parte que era devida à TAP, para um C Check e inspeção estrutural, desde Outubro de 2012 até Fevereiro de 2014. Aparentemente tratava-se de uma boa decisão, não fosse o facto de, nos termos desta aceitação desta proposta, a entidade locadora não ter sido obrigada a devolver os 2 milhões de US dólares que já lhe tinham sido pagos pela SATA Internacional para a reserva dos motores.

No entanto, apenas um mês depois, em Novembro de 2012, o CA da SATA Internacional, recuou nesta decisão, decidindo manter a aeronave ao serviço, o que obrigará a custos acrescidos com o pagamento das reservas de manutenção junto da entidade locadora e da TAP para que a aeronave possa continuar a operar devidamente certificada.

Outra situação prende-se com a recente substituição do Airbus-A320 CS-TKL. O leasing desta aeronave tinha um custo aproximado de 220 mil US dólares e foi substituída por



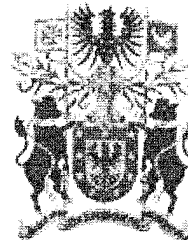
outra (Airbus A320 CS-TKP), de igual modelo e em tudo semelhante, mas com um custo de leasing mensal de 350 mil US dólares, o que implica um aumento de custos anuais na ordem dos 1,5 milhões de US dólares, sem qualquer ganho operacional que o justifique, nem ao nível de custos, nem ao nível do rejuvenescimento da frota dos A 320 pois:

- o leasing, por exemplo, do CS-TKO em 2009 correspondia a um valor mensal de 365 mil US dólares e, no ano em que foi alocado à SATA Internacional sofreu um acidente, tendo passado o período do Verão “peak season” a ser intervencionada, não tendo feito falta neste período;
- a aeronave CS-TKJ, apesar de ter um valor de leasing mensal de aproximadamente 165 mil US dólares, é no entanto uma aeronave mais antiga e com custos operacionais superiores;

De onde resulta que se a prioridade fosse a redução de custos então a opção deveria ter sido, salvo melhor opinião, a troca do CS-TKO ao que equivalia uma redução de 1,7 milhões de US Dólares. Se a opção fosse o rejuvenescimento da frota dos A 320 e a consequente melhoria da qualidade do serviço, então a opção deveria ter sido pela troca da aeronave CS-TKJ.

Assim, ao abrigo das disposições regimentais aplicáveis, a Representação Parlamentar do PCP Açores solicita ao Governo a seguinte informação:

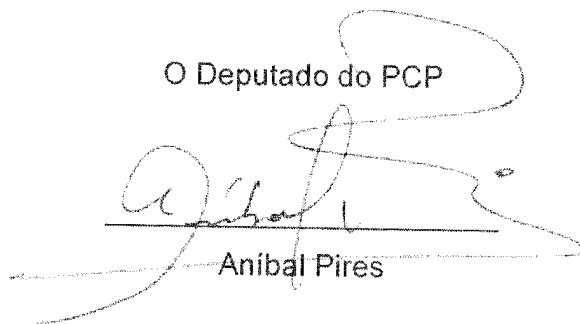
- Quanto custará à SATA Internacional a retoma do processo do pagamento das reservas de manutenção junto da entidade locadora e da TAP para que a aeronave CS-TKM possa continuar a operar devidamente certificada?
- Tendo a SATA Internacional abdicado dos 2 milhões da reserva dos motores para a aeronave CS-TKM quando decidiu retirá-la da sua frota, em Outubro de 2012, qual vai ser o custo final para a SATA Internacional do cancelamento dessa decisão?
- Quais os fundamentos técnicos e empresariais que estiveram na decisão de trocar a aeronave CS-TKL, e não, por exemplo, a aeronave CS-TKJ ou a CS-TKO, pela CS-TKP?



- Tem, ou teve a tutela em devido tempo, conhecimento destas decisões do Conselho de Administração do Grupo SATA e do subsequente aumento dos encargos para a empresa?

Ponta Delgada, 26 de Junho de 2013

O Deputado do PCP



Aníbal Pires

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

ARQUIVO

Entrada 2102 Proc. n.º 54.04.00

Data: 01306126 N.º 1271 X