

AÇORES - FUTURO DA SATA NÃO PODE ESPERAR

«O Grupo SATA registou um prejuízo acumulado de 25 milhões de euros no final do terceiro trimestre de 2017, agravando um buraco que já ultrapassa os 200 milhões de euros. Para dotar a SATA de um "parceiro estratégico" que transmita "robustez" à companhia, o Governo Regional dos Açores já anunciara a intenção de alienar 49% da SATA Internacional (Azores Airlines), devendo os candidatos apresentar a sua "manifestação de interesse" até 16 de março. Perspetiva-se, assim, o início de um novo ciclo de vida para a companhia regional após comprovada a manifesta dificuldade de os poderes públicos assegurarem a sua governação. A TAP também só conseguiu sobreviver após o Estado ter entregue, em 2000, a gestão a uma equipa profissional independente, à qual deu condições para aplicar o plano estratégico, garantindo a não intromissão na gestão corrente. É notório que a situação da SATA é muito grave. Para uns a culpa é do poder político regional e/ou central (atuais e passados); outros atribuem responsabilidades aos políticos; outros ainda acusam algumas administrações; há ainda quem culpe os sindicatos pela cíclica instabilidade laboral. Interessa naturalmente apurar responsabilidades, mas agora a palavra de ordem deve ser "salvar a SATA", cuja importância económica e social para a região é vital. Garantida uma posição acionista estratégica por parte do Estado, a companhia precisa, com urgência, de uma gestão que resolva a crise financeira e desenvolva, sem interferências, um plano estratégico que garanta o seu futuro. É também necessário que os seus trabalhadores e a opinião pública da região se mobilizem na defesa da SATA. A atual administração, que segundo a imprensa regional se encontra demissionária, deveria nesta fase cingir-se a atos de "gestão corrente", abstenendo-se de tomar decisões estratégicas, introduzir alterações na estrutura ou promover mudanças avulsas de quadros, o que, perturbando o clima interno, pode causar dificuldades ao processo de privatização. Por coincidência, ao mesmo tempo foi também anunciado o interesse da Ryanair em voar para um terceiro ponto dos Açores (Horta ou Pico?), o que implicará alterações ao regime de "serviço público". Aguarda-se, com curiosidade, saber a que mecanismo se recorrerá para "ajudar" a Ryanair, pois as rotas em causa são atualmente asseguradas sem "ajudas" pela SATA, tendo sido também pela TAP até 2015. Continuando fiel à sua vocação "subsidiodependente", a companhia irlandesa faz depender o seu avanço da "negociação" de "condições" especiais, anunciando-se que já decorrem negociações com a ATA, organismo de promoção de turismo dos Açores. A liberalização dos Açores trouxe forte animação ao turismo da região, mas que não haja ilusões: o único compromisso da Ryanair é com os seus acionistas, abandonando os locais para onde opera à primeira dificuldade ou... no fim dos subsídios. Recorde-se o mal explicado abandono da easyJet de Ponta Delgada pouco meses após iniciar a operação. Kevin O'Leary, com o estilo malcriado (que se julgava abandonado após o susto causado pelo êxodo de pilotos), veio a Portugal acusar toda a gente de conspirar contra a Ryanair. Acusa o governo pelo atraso do aumento da capacidade aeroportuária de Lisboa, situação que causa dificuldades a toda a indústria. Acusa a ANA de aumentar as taxas em Lisboa, o que sendo verdade abrange todo o tráfego; acusa a TAP de querer impedir concorrência na capital, o que é ridículo, pois todos os meses aparecem novas companhias a operar no Aeroporto Humberto Delgado; e, para não deixar ninguém de fora, acusa o SNPVAC de cometer o "crime" de falar de greve na Ryanair. O'Leary tem certamente saudades do tempo em que os sindicatos portugueses só faziam greves nas companhias nacionais. Até lhes mandava rosas... A Ryanair é a maior companhia de aviação no transporte intraeuropeu, mas deve ter um tratamento igual à sua concorrência, não podendo ser beneficiada só porque faz mais barulho e ameaça permanentemente retaliar contra quem não lhe faz as todas vontades. Aliás, as generosas condições de que se diz beneficiar no Aeroporto Sá Carneiro, que lhe permitiram alcançar uma posição dominante, continuam por esclarecer.»