ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

COMISSÃO ESPECIALIZADA PERMANENTE DE ECONOMIA

RELATÓRIO E PARECER

DO REQUERIMENTO DE AUDIÇÃO COM CARÁTER DE URGÊNCIA DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DO GRUPO SATA

MARÇO DE 2026

INTRODUÇÃO

A Comissão Especializada Permanente de Economia reuniu no dia 19 de fevereiro de 2026 e da agenda da reunião constava a audição do Presidente do Conselho de Administração do Grupo SATA, com carácter de urgência, para que se pronuncie sobre o Requerimento apresentado pelo Grupo Parlamentar do PSD no âmbito da Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 5/2026/A, de 26 de janeiro – "Acompanhamento do processo de privatização da Sata Internacional — Azores Airlines, S. A., pela Comissão Especializada Permanente de Economia da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores".

A audição decorreu na delegação desta Assembleia Legislativa, na ilha de São Miguel, e ainda com recurso a meios telemáticos.

CAPÍTULO I

ENQUADRAMENTO JURÍDICO

Ao abrigo da alínea f) do artigo 105.º do Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, as comissões têm, entre outros, o poder de realizar audições parlamentares.

Ao abrigo do citado artigo, o Grupo Parlamentar do PSD, através de requerimento escrito, dirigido ao Presidente da Comissão Especializada Permanente de Economia, solicita a presença do Conselho de Administração do Grupo SATA, com carácter de urgência, tendo tal requerimento merecido a aprovação unânime, em reunião da Comissão, ocorrida a 2 de fevereiro de 2026.

As matérias no âmbito dos *transportes* são competência desta Comissão, nos termos do artigo 5.º da Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 1/2024/A, de 8 de abril.

CAPÍTULO II

AUDIÇÃO

O Grupo Parlamentar do PSD, no requerimento que deu origem à presente audição, refere que:

"Pela Resolução n.º 5/2026/A, de 26 de janeiro, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, que a Comissão Especializada Permanente de Economia "tem a competência de acompanhar o processo de privatização da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.", e que nessa conformidade pode, "mediante deliberação, solicitar (...) audições a personalidades ou entidades sobre o processo em curso". Considerando-se politicamente relevante a obtenção de informação

sobre o processo de separação do serviço em escala e consequente criação de uma nova empresa, ao abrigo daquela disposição e nos termos da alínea f) do artigo nº 105 do Regimento da ALRAA, ***o Grupo Parlamentar do PSD vem requerer a audição do Conselho de Administração do Grupo SATA, com carácter de urgência."***

Da audição do Presidente do Conselho de Administração do Grupo SATA:

https://video.alra.pt/Asset/Details/4d2bf306-8fc8-4320-b129-c172f9e2a8fa

É convidado desta audição o Dr. Tiago Santos, CEO do Grupo SATA, no âmbito da Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 5/2026/A, de 26 de janeiro – "Acompanhamento do Processo de Privatização Sata Internacional - Azores Airlines, S.A., pela Comissão Especializada Permanente de Economia da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores: processo de separação e de privatização do serviço "handling" da SATA"

Na sua intervenção inicial, agradece pela oportunidade que dão ao Conselho de Administração da SATA de esclarecer alguns assuntos que têm vindo a ser suscitados sobre o processo de cisão e de privatização da SATA Handling.

Menciona que o processo já começou há alguns meses. Afirma que quando o atual Conselho de Administração chegou não estava nada feito relativamente ao *Carve-out*, portanto sendo uma obrigação do plano de reestruturação, a prioridade máxima foi obviamente garantir, em tempo, que iriam conseguir concretizar o que está previsto no plano de reestruturação e que se refere à cisão e à privatização a 100% da SATA Handling.

Refere que o que fizeram foi um trabalho intenso com as equipas internas, com algumas equipas externas de identificação daquilo que são os ativos, os passivos, as tarefas, os processos, os equipamentos, enfim, tudo aquilo que deveria estar incluído no perímetro de *Carve-out*, para ser transferido para uma nova empresa designada SATA Handling.

E, portanto, de alguma forma parece ser algo pouco complexo, mas identificar ao detalhe todos os equipamentos, todos os ativos, todas as pessoas nas nove escalas que têm é um trabalho intenso e foi muito interessante, porque perceberam claramente que se não estivessem a falar da privatização e apenas da cisão, estariam todos de acordo.

Afirma que têm um número muito significativo de trabalhadores, cerca de 600, que prestam um serviço dos melhores que existe. Importa lembrar que têm um serviço prestado internamente que

não traz qualquer compensação. Menciona que estão todos de acordo que a cisão é uma necessidade para que o handling seja tratado como um serviço fundamental.

Faz reparo de que estão a fazer um projeto de cisão de uma unidade de negócio de uma empresa pública, que tem uma licença emitida por um regulador e, portanto, todo o projeto de cisão obrigou a cumprir um conjunto de procedimentos que são muito extensos, relativamente, por exemplo, à criação de uma nova empresa regional, que tem um conjunto de procedimentos necessários.

Refere que uma das condições para que houvesse um projeto de cisão e essa condição preliminar não estava cumprida, era que os capitais próprios da SATA Air Açores fossem positivos e não eram, portanto, tiveram de, em articulação com a Comissão Europeia e em articulação com o Governo Regional identificar alternativas para resolver a situação de balanço da empresa.

No passado mês de dezembro houve 3 momentos importantes, em primeiro lugar no início do mês o Governo Regional aprovou um decreto-lei que, de alguma forma, aprova a criação da nova empresa; a meados do mês houve uma Assembleia Geral da SATA Air Açores que aprovou o projeto de cisão e no dia 29 de dezembro foi feito um requerimento à ANAC para emissão de uma nova licença já para a nova empresa. Isso foi o primeiro passo de um processo que só vai acabar no final do mês de março, porque de acordo com a lei, tantos credores como trabalhadores têm um prazo de 3 meses para poderem opor-se à transmissão, em simultaneamente, a ANAC tem 3 meses para poder emitir e apreciar o projeto de requerimento que fizeram de emissão de uma nova licença.

Menciona que, nas últimas semanas, começaram a pensar naquilo que é o modelo de privatização, estão em fase de maturação do mesmo e ao entregar ao Governo Regional esperam receber aquilo que são as orientações necessárias para que esse modelo possa avançar.

Reitera que o modelo não vai ser feito às escondidas e vai envolver trabalhadores, sindicatos e comissão de trabalhadores. Não se trata de uma decisão de gestão ou acionista, não é uma decisão de animo leve, foi um compromisso que assumiram perante a Comissão Europeia como contribuição própria para que o auxílio de Estado de algumas centenas de milhões de euros, que o grupo beneficiou da Comissão Europeia pudesse ser atribuído. Refere que o calendário é apertado, daí a necessidade de avançar rapidamente com o processo.

Deixa uma nota final de que o Conselho de Administração tem reuniões regulares com as comissões dos trabalhadores e com os sindicatos das várias empresas do grupo e ao longo de todo o tempo foram partilhando as evoluções que foram acontecendo, tanto no tema do handling, como no tema da privatização da Azores Airlines. Aliás, sempre que há momentos importantes em cada um destes processos têm o cuidado de, antecipadamente, informar as comissões de trabalhadores e os sindicatos.

Explica que o modelo que foi adotado é muito semelhante em todas as ilhas, havendo apenas a exceção dos balcões de vendas. Na Terceira e Ponta Delgada ficam do lado da companhia de aviação e nos restantes aeroportos passam para a SATA Handling, porque existe o conceito de polivalência de recursos humanos nas escalas mais pequenas, onde obviamente não há agentes dedicados especificamente à componente de venda. Refere que foi um tema antecipado aos sindicatos e comissões de trabalhadores.

Pede que percebam que o modelo foi partilhado quando havia um modelo a ser partilhado. Ouviu que a comissão de trabalhadores e os sindicatos não foram envolvidos e a mostrar muita vontade de serem envolvidos, mas para a sua surpresa constataram que, por exemplo, a comissão de trabalhadores nem sequer respondeu à audiência de interessados.

Portanto, uma entidade que tanto pugnava por ter acesso à informação e poder dar a sua voz, não deu qualquer contributo e não manifestou nem acordo nem desacordo com o projeto de cisão.

Menciona que o SITAVA respondeu, no dia 26 e tem alguns contributos que lhes parecem importantes, sem prejuízo de ter dito que o projeto de cisão era um projeto vazio e com pouca informação. Pelo contrário, o SINTAC disse o oposto, que precisavam de mais tempo para apreciar o projeto de cisão e pediu mais 10 dias que foram obviamente concedidos, portanto, tiveram de 3 entidades respostas completamente diferentes.

Apercebeu-se que existem dois grandes equívocos: primeiramente grande parte dos comentários que recebem referem-se ao projeto de privatização e não ao projeto de cisão. E o projeto de cisão não trata do modelo de privatização e grande parte das respostas que têm do SITAVA e do SINTAC foram sobre o modelo de privatização e não sobre o projeto de cisão.

Refere que o momento em que estão é para discutir o projeto de cisão e não o processo de privatização. Acrescentando que não se limitaram a cumprir o que estava na lei, foram além disso.

Na primeira ronda, toma a palavra o Deputado Carlos Silva do Partido Socialista, dizendo que após as três audições que tiveram ficaram com a ideia de que eles são frontalmente contra a privatização da SATA Handling, fala de privatização porque, esse é um momento posterior, mas é a decisão que incomoda mais e que terá maior impacto no dia a dia da empresa. Questiona se se mantém o objetivo final da privatização.

Questiona também qual é a consequência imediata de não privatizar a SATA Handling. Menciona que o Dr. Tiago Santos falou que não andava nada a ser escondido, que o modelo assim que foi decidido foi divulgado, mas uma coisa é comunicar uma decisão outra coisa é envolver os sindicatos e os representantes na decisão. A crítica que parece que é feita é que eles não se sentiram envolvidos na decisão que foi tomada e foi lhes apenas comunicado uma decisão que já está tomada, independentemente se oporem ou não.

Refere que há muita informação que é contraditória, o Dr. Tiago Santos recentemente, numa entrevista, referiu que o impacto que o handling aparentemente teria nas contas do grupo rondava os 2 milhões de euros, mas que esse valor tenderia para o equilíbrio no curto prazo. Em novembro de 2024, o Secretário Regional das Finanças, Duarte Freitas, alegava que o défice anual rondava os 6 milhões de euros e dizia que no fundo era devido ao impacto que isso representava nas contas que havia a decisão de se privatizar.

Questiona qual é que é efetivamente o fundamento de se privatizar, é a decisão acordada com a Comissão ou é outro motivo que não esse.

Transmite em nome do Partido Socialista, que a separação jurídica ou contabilística é algo que não os preocupa propriamente, desde que isso não represente uma desvantagem competitiva para a SATA Air Açores no futuro, mas entendem que o controlo da empresa SATA Handling deve ficar nas mãos da Região.

Afirma que o Dr. Tiago Santos mencionou que as anteriores administrações nada fizeram sobre a preparação da privatização do handling, sendo ele um membro da antiga administração, o Deputado questiona o que alterou para que houvesse essa mudança de posição.

Em resposta, o Dr. Tiago Santos menciona que foi pouco claro, quando disse que as anteriores administrações não tinham feito nada, não incluía a anterior da qual parte, ou seja, em julho de 2024, quando chegaram nada estava feito. Sobre o porquê de não ter sido feito, refere que não

lhe compete dizer, mas admite que tenha sido pelo facto de a prioridade máxima ter sido a privatização de Azores Airlines.

Quanto aos dois equívocos, refere que o *Carve-out* e a privatização da SATA Handling não têm nada a ver com o se dá lucro ou se dá prejuízo ou se vai ou não ao abrigo de um regulamento da Comissão Europeia.

Esclarece que o plano de reestruturação obriga a que o grupo SATA aliene os 2 ativos. Para si, a privatização da Azores Airlines é tão fundamental no cumprimento do plano de reestruturação como a privatização da SATA Handling, não percebe porque é que um há de ser menos importante do que o outro. E foi por essa razão que fizeram tudo o que estava ao alcance para conseguirem que o processo de privatização e de cisão acontecesse o mais rapidamente possível.

Confirma que não há nenhum regulamento que proíba ou que permita a manutenção da SATA Air Açores no grupo SATA, é uma imposição da Comissão Europeia.

Menciona que se a Assembleia Legislativa Regional dos Açores não está unida na defesa do grupo SATA, então não sabe quem é que a defende e há uma coisa que lhe parece clara, a Comissão Europeia diz que o plano de reestruturação está a ser cumprido, por isso é que no final do ano passado deu mais um ano para cumprirem as duas medidas em falta.

Confessa que acha que ninguém quer saber o que acontece se a SATA Handling não for privatizada, porque é óbvio que vão ter de devolver os auxílios e não vê que isso seja possível.

Refere que é um erro colocar tudo no mesmo nível de obrigação, porque o plano de reestruturação apontava um caminho com o objetivo de chegar a um fim e esse fim foi cumprido. O plano de reestruturação tinha como objetivo garantir que a SATA ia num caminho de sustentabilidade.

De facto, as únicas medidas, para além de serem medidas definidas são contribuições próprias que foram definidas ou que foram propostas pelo beneficiário, são as duas privatizações. Não estão a fazer a cisão ao abrigo de qualquer regulamento.

Menciona que apesar de haver um centro de custos do handling, que de alguma forma identifica os custos e as receitas, obviamente que é um centro de custos de uma empresa que era toda ela igual. Quando o Senhor Secretário referiu os 6 milhões de euros de défice em 2024, de facto era naquele enquadramento e foi com uma análise pouco detalhada, ainda não sabiam quais é que eram os custos e receitas que deviam estar e não estar.

Questiona se algum Deputados sabe qual é o preço de referência de rotação de um Q200 ou Q400 na Região Autónoma dos Açores. Estão a trabalhar para conseguir chegar ao preço de referência e ao preço de mercado e a diferença entre os 6 milhões e os 2 milhões depende do preço que utilizam para os serviços prestados. Acrescenta que nos 6 milhões estavam incluídos custos que não deveriam pertencer à SATA Handling e também está um conjunto de receitas que provavelmente não poderiam estar.

Menciona que durante o último ano e meio têm feito muitas coisas no grupo SATA, por exemplo, os preços do handling que cobravam estavam abaixo dos preços de mercado e isso é o principal indicador de que o facto de ter uma SATA Handling dentro da SATA Air Açores fez com que houvesse um conjunto de aspetos que nunca foram resolvidos. Além disso, têm um conjunto de prestações de serviço a outras entidades que estão abaixo dos preços de custo.

Menciona que não é verdade que o projeto de cisão que partilharam seja uma decisão, a decisão que tomaram foi a de criar uma nova empresa, o que está dentro dessa decisão pode e deve ser suscitado e questionado, portanto, o que vão fazer a seguir é reunir com a Comissão dos trabalhadores, apesar de não ter dado resposta ao pedido, com o SINTAC e o SITAVA para apreciar ponto a ponto os seus comentários e se for o caso, rever o projeto de cisão. Reitera que a única decisão que está fechada é que têm de ter uma nova empresa para transferir os trabalhadores, os ativos e passivos.

Dá nota de que já fizeram visitas a várias escalas, falaram diretamente com todas as pessoas do handling e apelaram a que os trabalhadores se envolvessem na construção de um modelo de privatização que os defenda.

No exercício da réplica, o Deputado Carlos Silva afirma que é difícil que haja união onde há tanta informação que é omitida. Esclarece que há muita informação que vão sabendo em função dos comunicados que são feitos pela SATA, das audições que são realizadas, além de informação contraditória e isso não abona muito a favor da união.

Menciona que quando fala em incumprimento do plano de reestruturação baseia-se em dados concretos, foi o plano negociado pela administração, pelo Governo Regional e pela Comissão Europeia, que estabeleceu uma série de pressupostos, mas não estão a ser cumpridos. Enumera que prometeram, em gastos operacionais, reduzir 100 milhões de euros, aumentaram 260 milhões entre 2021-2024 é um incumprimento; o prazo que era até final de 2025 e não foi cumprido. Estava proibido realizar ACMIS, realizou e até gastou em mais de 50 milhões de euros.

Reitera que mesmo após a injeção de capital que foi realizada, a dívida aumentou e não diminui e, portanto, não vão branquear uma realidade.

Questiona se a administração da SATA e o Governo Regional aproveitaram a alteração do prazo de 2025 para 2026 para as negociações junto da Comissão, se aproveitaram para negociar também essa alteração de pressupostos sobre a privatização do handling, porque não têm acesso a essa informação.

Em contrarréplica, o Dr. Tiago Santos reitera que o plano de reestruturação foi negociado em pleno COVID e isso faz uma diferença gigante naquilo que eram os objetivos, nomeadamente de operação e de custo. O plano de reestruturação tinha como objetivo colocar o grupo SATA numa situação económico-financeira mais positiva, com objetivos financeiros definidos ano a ano. Independentemente do caminho escolhido ter sido outro, o resultado foi que a dezembro de 2023 tinha 1 milhão de diferença face ao objetivo do EBITDA, por isso não considera que faça sentido insistir que não estão a cumprir com o plano.

Concorda que em 2024 o ano correu mal, que tomaram decisões, que à data poderiam fazer sentido com a informação que tinham e houve uma divergência do plano de sustentabilidade que estava previsto no plano de reestruturação.

Refere que estão disponíveis para partilhar toda a informação, que os Deputados têm à sua disposição um conjunto de instrumentos para pedir informação, menciona, que saiba, não receberam nenhum pedido específico sobre o processo do handling. O projeto de decisão é um projeto público, que foi partilhado na internet, com a comissão de trabalhadores e com os sindicatos.

De seguida toma a palavra o Deputado Pedro Ferreira da Iniciativa Liberal, mencionando que o Dr. Tiago Santos, na sua intervenção inicial, referiu a realização de um conjunto de estudos. Questiona, com base nesses estudos, quanto é que custa neste momento o serviço de handling da SATA e quais são efetivamente as receitas atuais desse serviço.

Questiona também como serão impactadas as contas da SATA Air Açores, quando efetivamente tiver de pagar serviços de handling, portanto, deduz que, com base nos estudos todos que apresentou de início haja pelo menos já alguma previsão relativamente a esses dados.

Em resposta, o Dr. Tiago Santos refere que estão uma situação desequilibrada, porque têm 100% dos recursos na SATA Air Açores e apenas 45 a 47 % das receitas. Quanto ao handling menciona

que têm 35 milhões de euros de custos e receitas, sem a Air Açores, porque essa receita não é uma receita real, é virtual, são 16,3 milhões. Além disto, há que acrescer aquilo que são os custos dos serviços partilhados. Acrescenta que dos 35 milhões de custos referidos anteriormente, 28 milhões são custo com pessoal.

Menciona que foram feitas dezenas de correções, tanto dos fundos como nos centros de custos do handling. De momento estão a criar o que seriam os custos da SATA Handling.

Reitera que a SATA Air Açores tem o custo de tudo e apenas parte da receita, uma coisa que vai acontecer , já no projeto de cisão, é que vai começar a pagar os serviços à SATA Handling. Na cisão o custo vai ser o mesmo, em vez de ser em pessoal vai ser em FEC

No exercício da réplica, o Deputado Pedro Ferreira refere-se à fase de privatização, fazendo a mesma pergunta, se há algum tipo de perspetivas de quanto é que possa impactar as contas da SP quando efetivamente o serviço estiver totalmente privatizado.

Sabendo que chegou à SATA já depois do plano de reestruturação estar determinado, questiona se alguma vez percebeu porque é que na reestruturação apresentada à Comissão Europeia foi determinado que a Azores Airlines haveria de ser alienada em pelo menos 51% e superior e porque é que efetivamente foi posto logo 100 % do serviço de handling. Explica que faz essa pergunta com a preocupação que tem com as escalas mais pequenas, porque, efetivamente, percebe que possa ser, do ponto de vista económico e financeiro, atrativo para uma empresa de handling uma escala como Ponta Delgada e até mesmo as Lajes, particularmente na época alta, mas tem dúvidas que alguma empresa possa ter interesse em escalas onde, por exemplo, em horários de inverno IATA há um voo por dia, eventualmente dois voos por dia, com todos os custos operacionais que isso acarreta.

Em contrarréplica, o Dr. Tiago Santos confessa sobre essa parte do porque é que uma foi mais de 51% e outra foi a 100 %, não dispõe de informação. Há um aspeto lhe parece importante: o tema do handling tem duas componentes no plano de reestruturação. Por um lado, era uma contribuição própria que o beneficiário teria de dar, de alguma forma, o seu contributo para que o plano de reestruturação funcionasse. Por outro lado, havia um princípio subjacente que está implícito em toda a intervenção da Comissão Europeia, especificamente da DGCOM, que têm a ver com concorrência.

Refere que ter a SATA Handling dentro do Grupo SATA pode ser um fator de distorção de concorrência, porque pode pedir os preços que bem entender às companhias internacionais. Portanto, admite que tenha sido essa componente de concorrência e de livre acesso ao mercado que tenha motivado que a DGCOM tenha imposto uma venda a 100 %, para garantir que não havia nenhuma influência do acionista público na definição de um preço de mercado que pudesse desincentivar outras companhias de aviação a voar para os Açores.

Menciona que o sucedido não é incomum, é um facto, os preços do handling não são iguais para todos os clientes. Têm preços diferentes dependendo da dimensão do cliente, da intensidade com que o cliente os visita e até dos requisitos que o cliente impõe no serviço do handling, porque os requisitos não são todos iguais. Caso a SATA Handling permanecesse uma esfera pública, poderia ser usado como instrumento para afastar a concorrência adicional.

Relativamente ao impacto futuro do handling após privatização, há um aspeto que ainda não está totalmente definido, tudo depende do preço que será o preço de referência. Afirma que atualmente o custo que têm é um custo que gera um défice. Esse défice, obviamente, numa futura privatização vai fazer com que os preços aumentem ou os custos reduzam, para conseguir que isso faça sentido e tenha resultados de pelo menos zero.

Considera que é um falso tema considerarem que vai haver um disparar daquilo que são os custos que a SP, a S4, a TAP e todos os outros terão de pagar a um futuro gestor privado pelo handling.

Refere que há um aspeto importante, uma diferença substancial entre este processo de privatização e, por exemplo, o processo de privatização da Azores Airlines: importa lembrar que a SATA Air Açores é ao mesmo tempo vendedor e cliente. O Grupo SATA, no dia a seguir a vender o ativo, vai ter, se contarem apenas com a Air Açores, cerca de 55 % das receitas do futuro privado. E, se contarem com a Azores Airlines, cerca de 85 %. Este facto faz toda a diferença naquilo que é o modelo de privatização, ou seja, podem impor um conjunto de requisitos pelo facto de serem o futuro cliente, que lhes permita acumular um conjunto de interesses, não só dos trabalhadores, mas também dos açorianos.

Na tentativa de envolvimento dos trabalhadores, dos sindicatos e da comissão de trabalhadores, as discussões que acha que deviam estar a ter eram, por exemplo, se o preço vai ser igual em todas as escalas. Há um conjunto de questões que são muito importantes para alinhar o interesse do privado, dos trabalhadores e da SATA naquilo que é um modelo de privatização virtuoso.

Afirma que está convicto, vendo outros exemplos, que é possível criar um modelo virtuoso que permita acumular os interesses do privado, dos trabalhadores e da acessibilidade dos açorianos.

Menciona que existe outro equívoco que não corresponde à realidade, o problema financeiro da SATA Handling não é no Corvo, não é nas Flores. O problema financeiro que têm, está em algumas escalas maiores. São escalas onde há uma diferença entre a disponibilidade de voos e aquilo que é a presença de pessoas para garantir os turnos do handling. Quanto maior o período de funcionamento do aeroporto com menos voos é onde está a diferença.

Relembra que há a SGA, que também tem custos fixos, por exemplo, pelo facto de terem de ter bombeiros sempre disponíveis em cada um dos aeródromos e aeroportos. É claramente necessário fazer uma matriz de risco onde se identifiquem todos os riscos e alocá-los a quem tem mais capacidade de o gerir e controlar.

Exemplifica que podem até criar um mecanismo de remuneração que preveja disponibilidade de recursos. Portanto, está tudo em aberto e o que os devia estar a mover em conjunto era trabalhar num modelo de privatização que acautele os três interesses.

Quanto aos acordos de empresa que estariam em risco e permitiam apenas 12 meses. Mais uma vez, estão a baralhar o projeto de cisão com a privatização. No projeto de cisão os acordos de empresa transitam como estão e está garantida a sua estabilidade durante 12 meses. Importa lembrar que no projeto de cisão a empresa continua a ser do Grupo SATA, portanto, não vai mudar em nada, pelo contrário. Conscientes de que os dois acordos de empresa que têm hoje são acordos de empresa do século passado, os quais já não protegem os trabalhadores, por iniciativa do conselho de administração, foram convocados os sindicatos e estão num processo de negociação dos novos acordos de empresa, para garantir que quando houver a transição para o parceiro privado, os acordos de empresas são atuais, protegem e consolidam todos os direitos que os trabalhadores têm.

Menciona que os sindicatos e a comissão de trabalhadores têm sido parceiros. Já tiveram várias reuniões de negociação para consolidação do novo acordo de empresa, portanto, estão na linha da frente a defender os interesses dos trabalhadores.

De seguida toma a palavra o Deputado António Lima do Bloco de Esquerda, referindo que as audições revelaram que os trabalhadores e os seus representantes partilham muitas das preocupações que têm trazido a público quanto às possíveis consequências da privatização do

handling na sustentabilidade da empresa e, acima de tudo, na mobilidade inter-ilhas. Menciona que o projeto de cisão é indissociável da privatização.

Questiona se a privatização do handling é uma boa decisão de gestão para a SATA, se o Dr. Tiago Santos, tomaria essa decisão se não fosse pela imposição do acionista. Sabem que o Governo Regional quer e decidiu propor isso à Comissão Europeia, por sua vez, a Comissão Europeia aceitou de bom grado. Se o que daria mais garantias de futuro à SATA Air Açores, seria fazer um processo de cisão ou de separação contabilística da SATA Handling e mantê-la na esfera do grupo, ou simplesmente privatizá-la, do ponto de vista de gestão de uma empresa pública que tem uma obrigação de serviço público.

Em resposta, o Dr. Tiago Santos, dá nota de que ficou com pena de o Bloco de Esquerda quando convocou a comissão de trabalhadores e os sindicatos, também não ter convocado o conselho de administração. Considera que é importante todos terem a possibilidade de partilhar a visão sobre a mesma realidade. Diz ter-se sentido um bocadinho discriminado.

Relativamente às questões, salienta que não participou nas negociações com a Comissão Europeia, mas há uma coisa que era mais ou menos evidente: o beneficiário do auxílio de Estado tinha de dar contributo próprio. O contributo próprio normalmente aproxima-se de uma percentagem de 50%.

Declara que não é de ânimo leve nem de bom grado que este ou outro Governo e conselho de administração aceitam este tipo de contributos, a questão é que teriam de dar o seu contributo próprio. Portanto, em vez da SATA Handling questiona que sugestão teriam.

Confessa que o preocupa mais ser mal sucedido na privatização do que privatizar. Neste momento, tem de privatizar e bem, defendendo os interesses dos trabalhadores e garantir que têm um modelo de privatização equilibrado.

Menciona que, neste momento, têm uma empresa que detém a SATA Handling que ao mesmo tempo tem uma companhia de aviação. O futuro parceiro privado quer ter movimentos para fazer rotações de handling. Portanto, não tem qualquer interesse em distorcer o mercado, tem interesse em garantir que tem um serviço de qualidade, um serviço disponível e que recebe companhias de aviação.

No exercício da réplica, o Deputado António Lima depreende das palavras do Dr. Tiago Santos, que não tomaria essa decisão e que essa não é a melhor decisão de gestão, ou seja, que é uma

imposição neste caso do acionista e, por isso, tem de a fazer. Aquilo que está a admitir é que esta decisão será prejudicial ao Grupo SATA e à SATA Air Açores. Ficará numa situação pior do que aquela que estaria se não a fizesse.

Refere que até ao momento não tiveram nenhuma informação oficial sobre a matéria, por parte do Governo. Aliás, o único requerimento que fizeram a solicitar este documento não teve resposta ainda ou não terá sido enviada.

Realça que é fundamental para escrutínio e para a participação todos neste processo terem acesso à informação. Pede se os estudos sobre o handling podem ser enviados.

Questiona se os 16,3 milhões de euros de receita incluem ou não o serviço prestado à SATA Internacional. E qual é a estimativa do que seria a receita se a SATA Air Açores pagasse à SATA Handling o serviço, se ela existisse neste momento.

Em contrarréplica, o Dr. Tiago Santos reitera que estão disponíveis para partilhar toda a informação, não têm nada a esconder. Refere que o projeto de cisão está publicado e partilhado. Reafirma que existem estudos que suportaram as decisões que foram tomadas e obviamente serão partilhados.

Sobre a componente de receita da SATA Air Açores, menciona que estão a falar de um volume de receitas de cerca de 13 milhões de euros, se ela existisse. Reforça a ideia de que não considerem estes números como fechados, porque, depende daquilo que for o preço de mercado definido.

No pós-cisão, o preço ficará definido no contrato que a SATA Handling tiver com a SATA Air Açores. Não quer dizer que esse preço de mercado, no concurso, não possa ser diferente.

O Deputado Carlos Silva faz uma interpelação porque, por diversas vezes Dr. Tiago Santos referiu que o projeto de cisão da SATA Handling está publicado. Existindo uma resolução que permite à Comissão de Economia fazer o acompanhamento de matérias como essas, pergunta se recebeu essa publicação ou o envio dessa informação no âmbito desta resolução. Faz a pergunta ao Presidente da Comissão, porque não pode interpelar diretamente o convidado, onde é que está publicado o projeto de cisão.

O Presidente da Comissão refere que o pedido foi feito, ainda não o recebeu, está tramitado. Em relação à segunda questão pergunta diretamente ao Dr. Tiago Santos onde é que se pode consultar o projeto de cisão.

Em resposta, o Dr. Tiago Santos menciona que o projeto de cisão prevê, de acordo com a lei, que haja credores que são transferidos para a nova empresa, trabalhadores que são transferidos para a nova empresa e também credores que ficam na SATA Air Açores, que têm o direito de consentimento prévio. De alguma forma, a cisão só acontece se esses credores derem OK. De acordo com a lei, o projeto de cisão está registado e foi publicado na Conservatória do Registo, mas não consegue dizer qual é. Fizeram aquilo que a lei obriga, que é publicar o projeto de cisão, porque de alguma forma o processo tem de ser público e todos têm de ter acesso ao projeto de cisão para se poder pronunciar e para se poder, no limite, opor. Portanto, essa obrigação foi cumprida. Refere que não está publicado no site.

Ainda na primeira ronda, toma a palavra o Deputado Joaquim Machado do Partido Social Democrata, fazendo o necessário enquadramento e alguns comentários. Desde logo a circunstância de esta audição estar a ser feita por solicitação, por requerimento do PSD, porque os partidos como o Bloco de Esquerda e o Partido Socialista, que tanto reclamam a falta de informação não querem ter informações do conselho de administração nem qualquer contraditório.

Menciona que a alegada falta de informação, no fundo, é uma narrativa política que não tem qualquer compaginação com a realidade, é apenas uma intenção daqueles que, de forma sistemática, tentam puxar os Açores para baixo e, neste caso, a SATA.

Pede que o Dr. Tiago Santos dê resposta à pergunta que fez sobre a consequência do não cumprimento do plano, se seria a devolução dos 453 milhões de euros, que é quanto importa o auxílio de emergência feito à SATA. Questiona se a SATA estaria em condições de devolver estes 453 milhões e continuar em atividade.

Em resposta, o Dr. Tiago Santos refere que lhe parece que seria essa a consequência, a devolução total ou parcial do auxílio de Estado que teriam recebido, mas que não é tema que falem nas reuniões com a Comissão Europeia.

Menciona que acompanhou as negociações sobre o plano de reestruturação e parece-lhe utópico considerar que, numa fase em que não cumpriram duas medidas impostas pela Comissão Europeia, acharem que era o momento certo e adequado para renegociar as medias em si. O que pode dizer é que foram negociações difíceis para ter uma extensão do prazo. E essa extensão tinha como propósito claro cumprir aquilo que não foi possível cumprir até 31 de dezembro de 2025, ou seja, conseguir ter sucesso na privatização das Azores Airlines e na privatização do handling.

No exercício da réplica, o Deputado Joaquim Machado afirma qua ao longo das audições foi, insistentemente, dito que o processo de alienação do handling não foi um processo partilhado. Refere que o Dr. Tiago Santos já teve a oportunidade de fazer uma cronologia dos procedimentos, que contraria exatamente toda essa narrativa. Questiona que outras entidades, além da comissão dos trabalhadores, a quem deram oportunidade de se pronunciar omitiram essa pronúncia.

Pede que o Dr. Tiago Santos comente se as matérias e posições que foram ouvidas ao longo das audições, de facto, demonstram a vontade de estarem unidos em redor de um objetivo que é fundamental, que é salvar a SATA, ou se não é criar dificuldades para daí retirar outros dividendos.

Em contrarréplica, o Dr. Tiago Santos menciona que relativamente à partilha de informação têm reuniões mensais, às vezes mais, com os sindicatos e com a comissão de trabalhadores. O handling foi tema em todas essas reuniões que houve, onde diziam em que fase estavam e o que estavam a fazer. Considera que fizeram um trabalho sério de partilha e de alinhamento do trabalho que estava a ser feito.

Reforça a ideia de que esse trabalho não foi feito no gabinete de Ponta Delgada, foi um trabalho feito incluindo as equipas que estão no terreno.

Sobre a partilha do projeto a outras entidades, refere que na criação de uma nova empresa pública regional, na criação do projeto de cisão e também no pedido de emissão de uma nova licença de assistência em escala à ANAC, todos esses processos implicam a partilha e o pedido de parecer.

Lembra que a reestruturação do balanço permitiu, pela primeira vez desde o início do plano de reestruturação, o balanço da Air Açores ter capitais próprios positivos.

Relativamente à visão catastrófica sobre o futuro, menciona que a seu ver, o modelo de privatização é a solução para a limitação dos riscos.

Sobre o tema do crescimento exponencial de preço volta a dizer que são vendedores e clientes. Portanto admite que o privado tem interesse em que haja estabilidade de preço. Têm de perceber que instrumentos e que alavancas é que têm ao seu dispor para garantir que há um alinhamento total de interesses e para garantir que no futuro a SATA Handling vai continuar a prestar o serviço de qualidade e de excelência que hoje presta.

Sobre despedimentos coletivos, considera que haja mais um equívoco, porque o conselho de administração atual está confrontado com a necessidade de ter mais pessoas no handling, não

menos. É impossível fazer a operação que hoje têm nas escalas todas com menos pessoas do que aquelas têm no momento.

Há um outro aspeto fundamental: a SATA Handling, como ficou claro no projeto de cisão, vai receber aquilo que são os recursos humanos operacionais. A esmagadora maioria das outras componentes são serviços que continuam a ser suportados pela SATA Air Açores. E, portanto, até admite que pudesse haver algum risco de empregos no futuro se essas pessoas transitassem, porque, obviamente, se houvesse um privado com dimensão que comprasse aquele ativo e tivesse muitas pessoas nos recursos humanos, muitas pessoas na componente financeira, poderia haver a intenção evidente de reduzir essas pessoas, otimizar e ganhar escala. Considerando que o privado apenas irá receber a componente operacional, vê com muita dificuldade que haja despedimentos coletivos.

Não afirma que vai correr tudo bem, compreende que há riscos e esses riscos têm de ser acautelados no modelo de privatização e não depois.

O Deputado Pedro Ferreira, da Iniciativa Liberal, faz uma interpelação à mesa, questionando se estava correto apenas poder fazer uma questão por ronda.

O Presidente da Comissão confirma a informação, que devia ter explicado isso previamente.

Abertas as inscrições para a segunda ronda, toma a palavra o Deputado Carlos Silva, afirmando que foi transmitida informação que desconheciam acerca de um pedido de autorização à Comissão Europeia, recentemente, sobre alterações a introduzir no balanço. Esse é um tipo de informação que, obviamente, sendo relevante desconhecem. Questiona se a partir do momento em que há um acordo e que é esta a aprovação, o Dr. Tiago Santos não entende que seria relevante, por exemplo, partilhar essa informação com aquela Assembleia.

Diz que o Partido Socialista entende que a privatização total do handling é um erro, independentemente da decisão que foi tomada em 2022. E entendem que deve ser feito tudo o que estiver ao alcance da Região e da SATA para reverter essa decisão, se possível.

Refere que os maus exemplos devem ser tidos em consideração e quando é a própria TAP que equaciona a possibilidade de ter o self-handling novamente, acha que devem ter isso em consideração, até porque o atual Presidente da TAP foi Presidente da SATA e referiu, em 2023, que era preciso ter muita cautela em transformar o monopólio público do handling num monopólio privado.

Questiona qual foi o valor dos prejuízos ou lucros apurados pelo centro de custos do handling em 2021, 2022, 2023, 2024 e 2025. Para perceberem, se a informação que tem vindo a ser transmitida é conveniente em função da audição, porque isso tem acontecido por diversas vezes.

Segunda questão, se entende que o Governo Regional deve criar obrigações de serviço público para o handling, para cobrir o défice operacional que exista.

Quanto ao preço de referência, o Dr. Tiago Santos referiu que havia duas hipóteses: ou os preços aumentavam, ou os custos operacionais diminuíam. Portanto, se os preços das taxas que são praticadas pelo handling aumentarem, isso tem impacto, obviamente, quer para as companhias aéreas que pagam esse serviço, quer, em termos gerais, em relação ao que pode representar a nível económico. Se os custos operacionais diminuírem, quando mais de 80 % dos custos são referentes a funcionários, crê que não é difícil perceber que vão diminuir nos funcionários.

Explica que quando falam na possibilidade de haver despedimentos coletivos, não estão, obviamente, a falar do momento atual, mas de um momento posterior, em que deixa de depender da administração da SATA essa decisão.

Questiona se o caderno de encargos vai impedir que haja despedimentos coletivos ou outras formas de extinção de postos de trabalho no prazo de três a cinco anos, por exemplo, se essa é uma condição que vai ser imposta.

A última questão que coloca é como pretende resolver a questão do perdão do passivo da SATA Internacional no âmbito do caderno de encargos, que não existe neste momento e se esse perdão de dívida não representa também um auxílio de Estado.

Em resposta, o Dr. Tiago Santos pede que percebam que, na SATA, todos os dias, têm coisas a partilhar e a comunicar, portanto se tivessem a preocupação de cada vez que derem um passo partilhar com a Assembleia, não seria fácil. Menciona que está disponível para pensarem num mecanismo de partilha de informação.

Relativamente a despedimentos coletivos, na SATA Azores Airlines, essas previsões estão lá. Há um requisito que prevê a impossibilidade de despedir coletivos e extinções de postos de trabalho. Não lhe parece que seja irrazoável também prever isto na SATA Handling, aliás é isso que estão a pensar.

Relativamente ao passivo da S4, refere que está disponível para voltar e falar sobre esse tema. Já várias entidades falaram sobre esse aspeto.

Sobre o incumprimento do plano de reestruturação, menciona que é interpretação sua, mas assenta numa realidade clara: o pressuposto do auxílio de Estado é que o plano de reestruturação seja cumprido. Não lhe parece mal concluir que, se não forem bem sucedidos na privatização da Azores Airlines nem na privatização da SATA Handling não haja nenhuma consequência.

Quanto à questão sobre os défices passados menciona que não tem ali informação, mas podem partilhar. Sobre o défice do centro de custos histórico da SATA Handling, o valor que vai aparecer não é de 6 ou 2 milhões. O valor que vai aparecer são 20 e tal milhões de euros, porque esse centro de custos não considera as receitas da Air Açores.

Sobre as OSPs, menciona que estas têm como objetivo compensar um serviço público que é prestado e não rentável, exatamente porque há localizações ou há momentos do ano em que o serviço não é rentável. Afirma que em 2024 houve esse cenário como sendo um possível cenário. Mas obviamente não faz sentido OSPs com privatização. Portanto, as OSPs do handling já existem hoje, chamam-se OSPs de prestação de serviços aéreos.

No exercício da réplica, o Deputado Carlos Silva menciona que não foi respondida a questão do passivo da SATA Internacional. Admite que é um tema relevante e envolve claramente uma posição da Comissão Europeia sobre o mesmo.

Passa a citar o Secretário Regional das Finanças: “Da maneira que está é que não podemos continuar. Primeiro, porque é benchmark do entendimento com a Comissão Europeia. Em segundo lugar, mesmo que assim não fosse, neste momento o handling é um peso no Grupo SATA que não tem a devida compensação de obrigações de serviço público.”, confirmando que têm fundamentos para as acusações de informação contraditória.

Lamenta que não possa esclarecer sobre a questão do perdão do passivo da SATA Internacional, por considerar uma matéria muito relevante.

Em contrarréplica, o Dr. Tiago Santos confessa que não vê nenhuma contradição entre aquilo que o Sr. Secretário disse e aquilo que por si está a dizer. Coisa diferente que foi dita, e isso, sim, é uma relação perigosa e não pode ser feita, é a possibilidade de criação de OSP e a privatização. Essa relação é que parece que não faz sentido.

Relativamente ao passivo da Azores Airlines refere que é um conceito muito abrangente. Já houve informações públicas sobre isso, não está a dizer nada de novo. Menciona que a SATA Azores Airlines não tem 1 euro de dívida à banca intra grupo. E há uma componente dessa dívida que é claramente excedentária. Portanto, no plano de reestruturação, essa dívida é demasiada e é desnecessária para aquilo que são as responsabilidades que a SATA Holding tem de fazer no futuro.

Reitera que terá todo o gosto em vir falar especificamente sobre essa matéria. Sobre o conceito de dívida, de passivo financeiro, há muito mais do que apenas dívida. O que pode dizer é que o Sr. Presidente do Governo Regional, no início de 2025, assumiu que essa dívida teria de ficar por parte do vendedor. O próprio Secretário das Finanças também já o referiu. Até a própria Comissão Europeia, de alguma forma, está alinhada nessa necessidade, aí não há nada de novo. O grande tema da dívida financeira era no remanescente, aí é que há uma evolução da proposta financeira que não estava de acordo com o caderno de encargos.

De seguida toma a palavra, o Deputado António Lima dizendo que propuseram um conjunto de audições quando os trabalhadores vieram a público manifestar um conjunto de preocupações, face a um conjunto de informações que existiam nessa altura. E cada um define os seus timings de acordo com a análise que faz da situação em concreto.

Refere que durante esta audição e em momentos anteriores ficou evidentemente claro que já existiram várias renegociações com a Comissão Europeia acerca de cumprimento de prazos, de novos avales, de empréstimos, várias situações. Aquilo que não houve, aparentemente, foram negociações sobre as duas privatizações e sobre o que em concreto se têm debruçado mais. Ou seja, o acionista, que é o Governo Regional, quis renegociar, rever e revisitar várias questões ao longo dos anos, exceto esta.

Comenta que seria interessante que houve uma vantagem num possível processo de privatização porque o vendedor será o principal cliente, no pressuposto de que o cliente e o acionista estivessem sempre interessados em defender o interesse público, mas nem sempre isso acontece.

Quanto aos despedimentos coletivos, menciona uma notícia muito recente: “A Menzies avança com despedimento coletivo na ex-Groundforce, a 17 de março de 2025.” Os despedimentos coletivos neste setor têm sido muitos. Cita outra notícia de 2021: “Portway faz um despedimento coletivo em Faro e, ao mesmo tempo, contrata 400 trabalhadores temporários.” Ninguém quer criar alarmismo, mas a realidade passada neste setor diz isso mesmo.

Afirma que foi referido, numa das audições anteriores, que parte dos serviços partilhados ou todos os serviços partilhados ficarão na SATA Air Açores. questiona qual é o racional para essa decisão e o que é que isso significa em termos de custos para a SATA Air Açores.

Em resposta, o Dr. Tiago Santo refere que, independentemente da quantidade de vezes que afirmar um aspeto, ele não passa a ser verdade. Reitera que as renegociações tiveram apenas e só como objetivo garantir que cumpriam os dois processos que estão no plano de reestruturação.

Sobre os despedimentos coletivos, menciona que têm de perceber que não podem comparar o que se passa em Lisboa, no Porto ou em Faro com aquilo que é a realidade do handling nos Açores, é uma realidade substancialmente diferente. Ao contrário do que se passa em Lisboa, no Porto e em Faro, não há mais ninguém que faça serviço de handling nos Açores

Reforça a ideia de que isso vai estar previsto no caderno de encargos, a impossibilidade de despedimentos coletivos.

Relativamente aos serviços partilhados, diz que referiu que o custo eram 2 milhões de euros. O modelo foi muito claro: criar uma unidade de handling que seja o mais eficiente possível para garantir que uma empresa tinha apenas a componente operacional para quando vier um privado os trabalhadores estarem protegidos.

Refere que as pessoas que trabalham nos recursos humanos prestam serviço ao handling, à S4 e à Air Açores. Portanto, parece-me que é uma decisão normal. Grande parte desses serviços partilhados nem estão na Air Açores, estão na Azores Airlines.

No exercício da réplica, o Deputado António Lima refere que ninguém consegue adivinhar ou prever qual será o contexto daqui a cinco ou dez anos. E essa incerteza é, naturalmente, um dos problemas quanto a essa decisão. Questiona o que restará da SATA Air Açores depois do processo de privatização de ambas as empresas, que capacidade de gerar receita terá a SATA Air Açores sem as outras duas empresas.

Em contrarréplica, o Dr. Tiago Santos afirma que o que o preocupa é, no futuro, a SATA Air Açores não ter pessoas. Neste momento, todos os serviços partilhados estão na Azores Airlines. Além disso, a SATA Air Açores já paga os custos dos serviços que usa, como é evidente.

Refere que as companhias de aviação, e a Air Açores em particular, têm de cumprir um conjunto de requisitos da ANAC, muito exigente em termos de dotação de informação, monitorização,

controlo e gestão. Menciona que o que o preocupa é garantir que a SATA Air Açores fica com uma dotação de trabalhadores que permita que, no futuro, seja uma empresa capacitada.

Não lhe parece que isso tenha um custo adicional relevante, porque esse custo já lá está de uma forma indireta com os serviços partilhados que ela recebe por parte da S4.

De seguida toma a palavra o Deputado Pedro Ferreira, que faz nota de que a sua conceção destes trabalhos era um bocadinho diferente da experiência que está a ter.

Refere que há demasiada política partidária num trabalho técnico e de esclarecimento que julga que seria mais profícuo do que, às vezes, não se perdessem em considerações aborrecidas e desnecessárias.

Questiona se o processo de cisão é completamente consensual, ou seja, pode garantir que não haverá nenhum trabalhador que fique prejudicado na passagem da S4 para a SATA Handling. Se é uma garantia que possa dar, de facto, a todos os trabalhadores e representantes dos trabalhadores

Refere que há uma empresa de handling que também presta serviço, pelo menos que saiba, nos Açores, no Aeroporto das Lajes, que é a Gestavia. Tem noção de ter visto no final do ano passado, notícias públicas de que ela estaria interessada em avançar para a SATA Handling. E, inclusivamente, já confirmou que a empresa diz que é para ficar com todos os trabalhadores da SATA Handling. Questiona se de facto, essa empresa, para além desta manifestação pública, já estabeleceu algum contacto com a SATA no sentido de também se envolver, dado que ela tem interesse.

Em resposta, o Dr. Tiago Santos garante que não há nenhum trabalhador que fique prejudicado tanto na cisão, como na privatização. Estão a trabalhar para que o acordo de empresa seja novo, seja renegociado, consolide os direitos que hoje os trabalhadores têm, exatamente com o cuidado de garantir que, quando a privatização acontecer, o acordo de empresa passa ipsis verbis aquilo que é hoje.

Refere que estaria a mentir se dissesse que é um compromisso eterno. Vai estar previsto no caderno de encargos um prazo em que o privado não poderá alterar o acordo de empresa, podem garantir que, no momento da transferência, não há nenhum trabalhador que seja prejudicado, que veja as suas regalias, direitos ou antiguidade a serem postos em causa.

Relativamente ao interesse da Gestavia, conhecem bem a empresa. Menciona que já tem algumas partes da licença de handling. A Gestavia não consegue, neste momento, com as licenças que tem, ser totalmente autónoma naquilo que é o seu serviço e está mais vocacionada para fazer serviços de assistência em escala em jatos particulares. Também é fornecedor, é a empresa que tem os autocarros em Ponta Delgada e na Terceira.

Refere que não houve nenhum pedido de informação, nenhuma partilha de interesse, para além desse anúncio público. O que vão fazer, a curto prazo é uma auscultação ao mercado para perceber o interesse que o mercado terá ou não na SATA Handling, até, de alguma forma, para poder fazer eventuais ajustamentos no modelo de privatização, para garantir que é um modelo que faz sentido para todos.

Afirma que o exemplo de Cabo Verde é um bom exemplo, acha que têm muito a aprender com o processo que eles fizeram. Aliás, vão propor que haja um conhecimento mais profundo do que foi o modelo, que opções é que eles tomaram, o racional dessas opções, para poderem ter um resultado final semelhante ao que tiveram lá.

Ainda na segunda ronda, toma a palavra o Deputado Joaquim Machado, considerando que através das declarações do Deputado Pedro Ferreira, interpreta que parece arrogar-se numa espécie de superioridade moral que o distancia dos demais pelas considerações político-partidárias que fazem.

Contraria aquilo que disse e faz mais uma consideração política sobre aquilo que foi dito pelo Deputado António Lima. Dizendo que o PSD não ia requerer audições que já o Bloco de Esquerda tinha requerido.

Quanto aos aeródromos, sobretudo das ilhas mais pequenas, ficarem, no futuro, prejudicados com este sistema de privatização por não serem apetecíveis para os privados, questiona o Dr. Tiago Santos, no modelo de privatização que ainda está em construção, o que é que será assegurado no respetivo caderno de encargos, de forma que isso efetivamente não aconteça, como nunca pode estar nos propósitos da SATA, muito menos do acionista, que é a Região através do Governo Regional.

Em resposta, o Dr. Tiago Santos refere que, relativamente aos aeródromos e às ilhas mais pequenas, o tema financeiro não é nessas ilhas e admite que no futuro também não venha a ser. Sem prejuízo disso, e isso é um tema que ainda não está fechado, têm de acautelar no modelo de

privatização, portanto, têm de prever um alinhamento de interesses total com o parceiro privado, para garantir que esse tema nem sequer seja assunto para uma gestão privada no futuro. Há mecanismos: um deles é o preço, outro é a forma remuneratória.

Menciona que podem ponderar uma remuneração por disponibilidade e uma remuneração variável por rotação. Este é um trabalho real de identificação e de construção de uma matriz de risco.

Estão a trabalhar arduamente para garantir que o modelo de privatização não só assegure a continuidade da prestação de serviço, como funcione durante o peak season, o inverno.

Quanto às escalas pequenas percebe a dúvida, muitas vezes é um tema que vai à discussão, mas não lhe parece ser uma preocupação. É a menor das preocupações que o privado pode ter e o modelo de privatização vai ter de acautelar eventuais riscos.

Não havendo mais inscrições na segunda ronda, o Presidente da Comissão dá por encerrada e abre as inscrições para a terceira ronda.

Toma a palavra o Deputado Carlos Silva, dizendo que foram evocadas algumas dificuldades de contratação de funcionários em algumas ilhas, em determinados períodos do ano. A pergunta que faz é se essas dificuldades não resultam também da sazonalidade dos contratos que são oferecidos, porque obviamente pode condicionar a atratividade dos mesmos.

A segunda nota tem a ver com o modelo da privatização do handling que refere de Cabo Verde. Não conhecia, esteve a verificar e o que percebe é que é uma privatização parcial, logo aí diverge do modelo que foi adotado nos Açores.

Menciona que é um modelo diferente, pode servir de inspiração em algumas coisas, mas, claramente, não há uma privatização total.

Por fim, faz um pedido da documentação que foi referida, da autorização da Comissão Europeia sobre as alterações ao balanço, bem como o alinhamento da Comissão Europeia sobre a assunção de dívida da Azores Airlines.

Toma a palavra o Deputado António Lima, questiona, após informações desfasadas ditas pelo Dr. Tiago Santos e pelo Secretário Regional da Finanças, como ficará a questão das obrigações do serviço público impostas para o serviço de handling.

Pergunta também se o caderno de encargos poderá prever condições diferentes de preço e de operação em ilhas diferentes, tendo em conta que referiu que há situações diferentes.

Toma a palavra o Deputado Joaquim Machado, que agradece ao Dr. Tiago todas as informações, a solidez dos argumentos e da visão que tem para o futuro próximo da SATA, que é muito desafiante e determinante para os açorianos e para os Açores

O Deputado Carlos Silva informa que consultaram publicações do ministério de justiça e está lá publicado o projeto de cisão. Transmite que é com toda a verdade que ele está publicado e que é do interesse que ele seja partilhado com a comissão de trabalhadores.

Em resposta, o Dr. Tiago Santos começa por dizer que está sempre disponível para prestar esclarecimentos que sejam necessários. Nem sempre estarão de acordo, mas a sua intenção é dotá-los de informação para estarem em desacordo de forma consciente e informada.

Relativamente ao último tema, dá nota de que a comissão de trabalhadores teve acesso, tal como o SITAVA e o SINTAC tiveram acesso ao mesmo tempo.

Sobre o tema da dificuldade de contratação de trabalhadores, é verdade, é durante a época alta. E a dificuldade, obviamente, está mais nas ilhas mais pequenas. Menciona que fazemos sempre o desafio, quando as equipas lhes propõem as contratações, de dizer se não é possível fazer diferente, com outros horários, com outros turnos. Portanto, sim, é verdade o que estava a dizer.

Relativamente a Cabo Verde, não disse que o exemplo era igual apenas é um exemplo semelhante. Obviamente, tem coisas diferentes, mas tem um conjunto de riscos e ainda assim teve interesse internacional. Portanto, alguma coisa de bem terão feito.

Sobre a componente da reserva de ações para trabalhadores, como têm de vender a 100 % é um tema que é impossível de considerar. Portanto, neste momento, não está em cima da mesa.

Relativamente às OSP, parece-lhe que não houve nenhuma relação direta, mas o que lhe parece que estava em cima da mesa na altura era a informação que tinham partilhado à data, os tais 6 milhões de défice, considerando uma estrutura de preços que pode ser diferente.

Confrontado com esta dimensão, a solução de um acionista responsável e diligente é: as OSP podem resolver o tema. Parece-lhe ter sido neste enquadramento que foi feita essa referência e não numa relação direta entre privatização e OSP.

Deixa uma nota final dizendo que tem disponibilidade total para a partilha de informação e para vir prestar esclarecimentos que forem necessários. Era importante que todos fizessem parte do modelo de privatização. Tem riscos, agora, compete-lhes fazer o melhor possível para garantir que o modelo é um modelo robusto.

Acha que era importante, é o momento certo, é o momento em que estão a trabalhar no modelo de privatização, no caderno de encargos. Portanto, está muita coisa em aberto e o que sabem é que têm de privatizar até ao final do ano. Entre esses dois momentos, muita coisa pode acontecer. Reitera que sobre alguns temas não há respostas claras.

O presidente da Comissão refere ter ficado na dúvida quanto aos documentos solicitados pelo Grupo Parlamentar do PS, ao qual o Dr. Tiago responde que para seu benefício, identifiquem todos os pedidos.

Sendo assim, o Presidente da Comissão dá por concluída a audição ao Dr. Tiago Santos, CEO do Grupo SATA.

CAPÍTULO III

CONCLUSÕES E PARECER

Atenta a natureza das audições realizadas, a Comissão Especializada Permanente Economia deliberou, por unanimidade, na reunião de 26 de março de 2026, aprovar o presente relatório.

Velas, 26 de março de 2026.

O Relator

Paulo Silveira

O Presidente

Paulo Simões