ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

COMISSÃO ESPECIALIZADA PERMANENTE DE ECONOMIA

RELATÓRIO E PARECER

DO REQUERIMENTO DE AUDIÇÃO COM CARÁTER DE URGÊNCIA DA COMISSÃO DE TRABALHADORES DA SATA AIR AÇORES, DO SITAVA E DO SINTAC

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 da Comissão de Trabalhadores da SATA Air Açores, do Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos (SITAVA) e do Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Aviação Civil (SINTAC), com carácter de urgência, para que se pronuncie sobre o Requerimento apresentado pela Representação Parlamentar do BE 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": processo de separação e privatização do serviço de "handling" da SATA.

As audições decorreram 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, a Representação Parlamentar do BE, através de requerimento escrito, dirigido ao Presidente da Comissão Especializada Permanente de Economia, solicita a presença da Comissão de Trabalhadores da SATA Air Açores, do Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos (SITAVA) e do Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Aviação Civil (SINTAC), com caráter 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

A Representação Parlamentar do BE, no requerimento que deu origem à presente audição, refere que:

O Plano de Reestruturação do Grupo SATA, apresentado por Portugal e aprovado pela Comissão Europeia, inclui a privatização de 100% do serviço de 'handling' da companhia aérea. A privatização deste serviço será efetuada através da criação de uma nova empresa dentro do Grupo SATA, para onde vão transitar 640 trabalhadores da SATA Air Açores – de acordo com o que revelou o secretário regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública no plenário de dezembro do parlamento dos Açores – e que será posteriormente, totalmente privatizada. O universo de trabalhadores em questão representa 65% dos trabalhadores da SATA Air Açores, ou seja, significa que estamos perante uma alteração muito profunda na estrutura da empresa de transporte aéreo interilhas. Considerando que a Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 5/2026/A, de 26 de janeiro, determina que a Comissão Especializada Permanente de Economia da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores "tem a competência de acompanhar o processo de privatização da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.", e que no âmbito desta competência pode "mediante deliberação, solicitar" "audições a personalidades ou entidades sobre o processo em curso". Considerando que a separação do serviço de handling e a criação de uma nova empresa com a intenção de a privatizar a 100% não podem ser feitas sem o necessário acompanhamento, fiscalização e escrutínio por parte da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores. Considerando que a Comissão de Trabalhadores da SATA Air Açores e os sindicatos representativos dos trabalhadores da empresa referiram publicamente que a administração do Grupo SATA não assegurou as condições que permitissem o envolvimento próximo e ativo no processo de preparação da privatização do serviço de 'handling' da empresa.

Assim, nos termos da alínea f) do artigo nº 105 do Regimento da ALRAA, a Representação Parlamentar do Bloco de Esquerda solicita a audição, com carácter de urgência, da Comissão de Trabalhadores da SATA Air Açores, do SITAVA e do SINTAC.

Da audição do Coordenador da Comissão de Trabalhadores da SATA Air Açores:
https://video.alra.pt/Asset/Details/0b79e61e-ccbd-4bf8-a908-119f4ad4c444

É convidado desta audição o Senhor Dário Ponte, da Comissão de Trabalhadores da SATA Air Açores, 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, o Senhor Dário Ponte refere que intervém na qualidade de Coordenador da Comissão de Trabalhadores da Sata Air Açores e como açoriano que conhece profundamente a realidade das nove ilhas. Menciona que sabem, melhor do que ninguém, que a liberdade de circulação termina onde acaba a pista do aeroporto. Para os açorianos, o transporte aéreo não é um luxo, nem um setor económico. É a estrada, é a ponte, é o acesso ao mundo. É, por isso, um serviço público absolutamente essencial, sem o qual não existe verdadeira autonomia, coesão territorial, nem igualdade de oportunidades.

É precisamente por compreender esta realidade que olha com grande preocupação para a narrativa que tenta apresentar a privatização total do handling como uma solução milagrosa para salvar a SATA, a troco de um acordo com a Comissão Europeia que nunca ouviram ou foram chamados a opinar. Essa solução não existe. O risco é profundo, estrutural e, em alguns casos, existencial para a continuidade territorial das ilhas. Uma empresa privada responde aos seus acionistas, não às necessidades de Santa Maria, das Flores ou do Corvo. Afirma que sabe, como todos os açorianos sabem, que em aeroportos de baixo tráfego o investimento privado será mínimo ou inexistente. Isso significa degradação do serviço, redução de equipas, menor capacidade de resposta e um risco real de isolamento das ilhas mais pequenas. O handling deve garantir que um avião aterra e é assistido com a mesma eficácia em Ponta Delgada ou na Graciosa, e a lógica do lucro não assegura essa equidade.

Não é necessário recorrer a teorias para fundamentar essa preocupação. Têm factos recentes e claros. A instabilidade da Groundforce no continente mostrou o que acontece quando um serviço essencial é entregue a operadores privados sem garantias públicas: conflitos laborais prolongados, insolvências, cancelamentos massivos e o Estado forçado a intervir para evitar o colapso do turismo e da economia. Se isso aconteceu em Lisboa e Porto, com redundância e alternativas, pede que imaginem o impacto num arquipélago onde cada atraso pode comprometer uma evacuação médica, um abastecimento urgente ou uma ligação inter-ilhas essencial.

Privatizar o handling significa também abdicar de controlo sobre taxas, horários, prioridades operacionais e capacidade de resposta em emergência. Menciona que não aceita que decisões que afetam diretamente a vida dos açorianos passem a ser tomadas em conselhos de administração sediados fora da Região, por estruturas que não compreendem que um atraso num voo regional pode significar o cancelamento de uma consulta, cirurgia ou a perda de uma oportunidade de negócio vital. A autonomia não se exerce apenas no Parlamento, exerce-se também na pista.

Há ainda um risco que não pode ignorar: aproveitando a presença do Presidente dos Trabalhadores Social Democratas a precarização do trabalho e o impacto direto na segurança operacional. A privatização total assenta frequentemente na redução de custos laborais. Nos Açores, isso significa substituir profissionais experientes por contratos precários, aumentar a rotatividade, reduzir formação, perder cultura de segurança e aumentar o risco de incidentes operacionais. Num setor onde um erro pode custar vidas, a experiência não é um custo — é um pilar da segurança.

Por tudo isso, afirma com convicção que o handling não é um negócio qualquer. É uma infraestrutura crítica, essencial para a continuidade territorial, para a coesão social, para a economia das ilhas, para a segurança das operações e para a autonomia da Região. Frisa que tanto a Diretiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de outubro de 1996, como o Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho, que transpõe para o ordenamento jurídico nacional a diretiva europeia, são absolutamente claros ao estabelecer que um operador aéreo pode realizar self-handling e, simultaneamente, prestar handling a terceiros, desde que obtenha as devidas licenças e assegure uma rigorosa separação contabilística. Ambos os diplomas incluem ainda salvaguardas específicas para aeroportos insulares e regiões ultraperiféricas como os Açores, reconhecendo precisamente a vulnerabilidade estrutural que hoje discutem. É por isso que defende uma gestão pública profissional, eficiente, transparente e orientada para o interesse coletivo, capaz de usar os excedentes das ilhas maiores para garantir a dignidade operacional das ilhas menores, como sempre foi a lógica do serviço público nos Açores.

A continuidade territorial não se vende ao desbarato. A autonomia não se negocia. Garante-se — com controlo público dos setores que nos unem.

Abertas as inscrições na primeira ronda, toma a palavra o Deputado Joaquim Machado do Partido Social Democrata, referindo que todos os açorianos têm o maior apreço por aquilo que é a SATA, por aquilo que ela representa na Região, em termos de unidade regional, mas também da continuidade territorial dentro do espaço regional e entre as ilhas e o resto do território português.

Reconhece também o esforço que os trabalhadores da SATA têm vindo a fazer em circunstâncias muito difíceis, nas quais a companhia vive há mais de uma dezena de anos. Em situação de falência técnica desde 2012 e particularmente, desde 2020 a SATA vive uma situação muito complicada que levou a que o Governo tenha ido junto de Bruxelas pedir uma autorização para fazer a concessão de um auxílio extraordinário de emergência à SATA e uma reestruturação da empresa,

portanto, é nesse quadro de dificuldades que os trabalhadores da SATA têm dado muito do seu saber, muito da sua vida profissional em benefício de todos os açorianos.

Quanto à decisão e, futuramente, alienação do handling, refere que o Senhor Dário Ponte mencionou que a Comissão de Trabalhadores da SATA Air Açores nunca foi chamada a esse processo, o que considera estranho porque em Setembro de 2020, a União Europeia publicou no Jornal Oficial um anúncio, em jeito de convite, para a apresentação de observações sobre o processo de auxílio de emergência e reestruturação da SATA e, por exemplo, a Comissão de Trabalhadores da Sata Internacional pronunciou-se, questiona porque é que a Comissão da SATA Air Açores não o fez.

Em resposta, o Senhor Dário Ponte refere que são processos a nível europeu e a Comissão de Trabalhadores não tende a tomar nota de todos os processos que se passam a nível europeu.

Confessa que foi o total desconhecimento da sua parte que tenha vindo a público esse ato do qual não deram parecer e como é óbvio, nem sequer imaginavam que o processo de alienação a 100% do handling fazia parte da reestruturação que foi pedida pelo então Governo à Comissão Europeia.

No exercício da réplica, o Deputado Joaquim Machado menciona que o que o Senhor Dário Ponte disse é gravíssimo pelo desconhecimento e mais grave ainda se torna depois da acusação que começa por fazer.

Menciona que lhe causa alguma perplexidade o facto de a Comissão de Trabalhadores da Sata Internacional pronunciar-se e a SATA Air Açores não o fazer. Acrescenta que também fica perplexo pelo facto de dizer que desconhece que a privatização do handling fazia parte disso, sendo que a decisão da Comissão Europeia também publicado em junho de 2023 no seu artigo segundo diz "Portugal deve assegurar que a SATA aplique integralmente um conjunto de medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência, a) alienar integralmente pelo menos 51% do capital social da Sata Internacional, b) alienar integralmente a unidade empresarial que atualmente presta serviços da assistência em escala aos aeroportos e aeródromos da Região dos Açores.

Em contrarréplica, o Senhor Dário Ponte menciona que só têm reuniões com acionista e conselho de administração, garante que em nenhuma dessas reuniões lhes foi dito que o processo de alienação a 100% do handling faria parte desse processo de reestruturação. Se nunca lhes disseram e têm mantido reuniões periódicas tanto com a administração e quanto possível com o acionista, não tinham como adivinhar que iria estar disponível para poderem opinar, dar feedback

e o seu contributo. Reconhece que foi falha da Comissão por poderem ter sido ingénuos ao ponto de não perceberem que tinham de estar atentos a esse documento da União Europeia.

De seguida, toma a palavra o Senhor Deputado António Lima, do Bloco de Esquerda. Menciona que o processo só teve um desenvolvimento decisivo em janeiro, recorda, que em várias audições ao longo dos anos, que sucessivas administrações da SATA nunca colocaram a questão da urgência da privatização do handling, aliás, dando a entender que essa não seria prioritária e até talvez não fosse para levar a cabo. Recorda que o então Presidente da SATA, Luís Rodrigues, sempre disse que nenhuma empresa de aviação pode ser impedida de fazer o seu próprio handling e atualmente, as poucas informações que têm é que tudo indica que a SATA Air Açores deixará de ter o seu próprio handling.

Refere que não conhecem o projeto da cisão da empresa, já requereram através da Comissão de Economia, aguardam que o Governo o envie, porque é fundamental para a transparência desse processo, mas gostariam de perceber as informações que foram transmitidas à Comissão de Trabalhadores.

Em primeiro lugar, nesse projeto de separação da empresa, qual foi a participação que a Comissão de Trabalhadores teve, se foi chamada a contribuir, a dar a sua opinião previamente ou foi apresentado um projeto já concluído.

Em segundo lugar, a nível de garantias laborais, quais são as garantias que os trabalhadores têm para o futuro, manutenção de acordos da empresa durante quanto tempo.

Em terceiro lugar, se está previsto no projeto que a SATA Air Açores possa manter o seu autosserviço de handling ou ficará totalmente dependente de uma nova empresa privatizada a 100%, que será um monopólio, porque será a única em praticamente todos os aeroportos a ter esse serviço, garantindo as certificações e a capacidade de operação. Questiona se havendo uma única empresa privada a operar em todas as ilhas, a que todas as companhias aéreas que operam nos Açores terão de recorrer para o serviço de handling, se o mercado estará a funcionar ou se estarão perante um monopólio público com obrigação do serviço público de transporte aéreo ou perante um monopólio privado total a que os açorianos serão sujeitos.

Em resposta, o Senhor Dário Ponte comprova o que o Deputado António Lima acaba de dizer, na altura do Presidente Luís Rodrigues, quando perceberam que o handling faria parte do acordo com a Comissão Europeia iniciaram as preocupações e as discussões mais acesas sobre o mesmo.

Confirma que o Presidente Luís Rodrigues tinha alguma visão estratégica para as companhias do grupo e aquilo que o seu grupo percebeu é que realmente o Doutor Luís Rodrigues percebia a necessidade de a empresa ter o seu próprio handling, como qualquer empresa faz atualmente.

Quanto à comunicação de decisão, refere que lhes foi transmitida a 15 de janeiro, depois de já terem tido diversas reuniões, tanto com o acionista como com o conselho de administração, a fazer jus da sua participação em todo o processo de decisão.

No seu entender a empresa abdica de todos trabalhadores afetos ao handling, mantém as suas licenças de self-handling e supostamente também a terceiros, no entanto perde todo o staff bem como tudo os equipamentos associados ao handling, ou seja, a SATA Air Açores após decisão terá de contratar serviços à nova empresa.

Explicita que a empresa poderá fazer self-handling, mas todos os trabalhadores que estão, neste momento, afetos à SATA Air Açores que praticam handling, serão transpostos para a nova empresa, isso está bem esclarecido no projeto de cisão.

Em resposta à outra questão, menciona que os dois sindicatos já iniciaram uma revisão do acordo da empresa, que existem muitos protocolos que ainda não estão incorporados, sabe que já se iniciaram essas negociações, mas adianta que essa negociação não está a avançar tão rápido como a administração desejava e têm de aguardar.

Refere que não lhes foram dadas outras garantias, apenas foi-lhes pedido que entregassem os seus inputs, para que durante o processo de decisão possam salvaguardar algumas regalias para os trabalhadores.

No exercício da réplica, o Deputado António Lima que questiona se a partir da reunião de 15 de janeiro houve abertura, por parte da administração, a contributos da Comissão de Trabalhadores e dos Sindicatos para alterações ao projeto e se essas alterações a serem apresentadas, se há viabilidade ou se há abertura para o seu acolhimento.

Menciona que os prazos são extremamente curtos, entre a apresentação aos trabalhadores do projeto e a efetivação da decisão, o que deixa muito pouco espaço para contributos, reflexão, análise e implementação.

Reitera que a SATA poderá manter a sua licença de handling, mas ficará sem os trabalhadores afetos a essa área, questiona quanto é que custaria formar esses trabalhadores para realizar a mesma operação e adquirir os equipamentos que a SATA tem em todas as ilhas neste momento.

Em resposta o Senhor Dário Ponte menciona que em termos de formação está-se a falar em algumas centenas de milhares de euros e em termos de equipamentos muitas mais. São equipamentos caros, que requerem manutenções programadas, por isso seria um custo avultado.

Em relação às licenças do handling, a SATA mantém as suas licenças, mas em termos jurídicos se poderá manter as licenças sem operar será a ANAC a fazer essa auditoria e a concluir o que vai acontecer.

De seguida, pede a palavra o Deputado Carlos Silva, do Grupo Parlamentar do PS, que crê ter havido alguma confusão propositada na fase inicial, tentando passar a ideia de que a Comissão de Trabalhadores é que teria negociado quase com a Comissão Europeia. Uma decisão que obviamente é uma decisão que é proposta pela administração da SATA, pelo Governo Regional e pelo Estado-membro, e não obviamente, pela Comissão de Trabalhadores.

Questiona se a Comissão de Trabalhadores ou se os trabalhadores se sentiram envolvidos na decisão que foi proposta à Comissão Europeia. A segunda questão que coloca é se o Senhor Dário Ponte os pode elucidar sobre os riscos que representa para a Região e para a SATA Air Açores num próximo concurso de obrigações de serviço público Inter-ilhas não ter incorporado o handling, porque isso torna-se uma desvantagem competitiva face a outras empresas que queiram concorrer para esse concurso, que será eventualmente lançado durante o ano de 2026.

Questiona se o Senhor Dário Ponte teme que, avançando a privatização da forma como está a ser negociada ou pelo menos proposta a privatização total, que isso possa acarretar riscos e maior instabilidade no futuro para as operações que se realizam nos Açores.

Por fim, afirma que um dos argumentos que foi invocado pelo Secretário Regional das Finanças e pelas administrações foi que o handling teria de ser privatizado, porque os prejuízos que ele gerava tinham um impacto muito significativo no grupo SATA, questiona se foi essa informação que foi transmitida à Comissão dos Trabalhadores, para a necessidade de privatizar o handling ou foi pela necessidade de uma maior clarificação no que diz respeito à concorrência. Recentemente, o Presidente da SATA disse que o handling representava um prejuízo anual ao rondar os 2 milhões de euros, tendo em conta os prejuízos de 2024, que foram cerca de 80 milhões, do grupo,

representam pouco mais de 2,5%, portanto, obviamente que os problemas financeiros e os desequilíbrios do grupo SATA não se resumem ao prejuízo que possa gerar atividade do handling. Questiona se alguma vez lhes foi transmitido o prejuízo que o handling representava no grupo SATA.

Em resposta, o Senhor Dário Ponte, menciona que existe um risco gigante no facto da SATA concorrer às obrigações de serviço público em 2026, porque qualquer empresa que concorra vai concorrer em igualdade de critérios com a SATA Air Açores, mas haverá liberdade para outros operadores tentarem a sua experiência durante as OSPs.

Quanto à envolvência de trabalhadores no processo, esta nunca existiu, apesar de terem pedido por várias vezes ao conselho de administração e isso está escrito nas atas. Afirma que sempre disseram que podíamos fazer parte do projeto, porque ainda não sabem quanto é que custa o handling à SATA Air Açores, ainda hoje ninguém sabe responder qual é o valor desse serviço. Refere que não tendo essa resposta e sabendo que têm o monopólio nos Açores, ficam surpreendidos como é que dizem que gera prejuízo.

Considera que não havendo esse serviço público, numa região ultraperiférica, será uma grande perda para os Açores, principalmente para os açorianos que vão ter que acarretar com os preços que o privado irá colocar no mercado.

No exercício da réplica, o Deputado Carlos Silva questiona se, quando se negociou o prazo para concluir o processo, teria sido uma oportunidade para renegociar alguns dos termos inicialmente acordados, nomeadamente a questão da privatização total do handling, que não era uma obrigatoriedade legal, foi uma opção política e da administração da SATA. Se considera que seria uma solução mais interessante para a Região que a Sata Holding detivesse 100% da SATA Handling.

Questiona se as narrativas, sobre os prejuízos do handling, que têm vindo a ser passadas por um membro do Governo Regional, são no fundo lesivas da própria privatização do handling, uma vez que estão a desvalorizar a empresa e a desvalorizar um ativo que é relevante.

Em contrarréplica o Senhor Dário Ponte afirma que, nas reuniões que tiveram com o acionista, propuseram uma renegociação da alínea da alienação de 100% do handling. Menciona que o que lhes foi dito foi que qualquer negociação com a Comissão Europeia, depois de estar aprovado um apoio estatal que foi feito na ordem dos 400 milhões, que seriam irredutíveis e não havia mais abertura para negociação.

Menciona que o que observaram posteriormente é que houve uma nova negociação em termos de prazo, houve uma nova renegociação para atribuição de mais apoio financeiro, o que consideram estranho não haver abertura para renegociação a nível do handling.

Afirma que a SATA Air Açores sem o seu handling fica fragilizada. Reitera que os valores não estão claros, por isso fica sempre a dúvida qual o real valor do serviço prestado.

Ainda na primeira ronda, toma a palavra o Deputado Pedro Ferreira, da Iniciativa Liberal que afirma parecer-lhe exagerada a introdução do Deputado Joaquim Machado, ao considerar grave o facto da Comissão de Trabalhadores não se ter pronunciado sobre o anúncio no Jornal Oficial da União Europeia. Efetivamente os cidadãos e as instituições não devem alegar o desconhecimento da lei, todavia, é necessário olhar à volta e perceber que a realidade é micro e, portanto, não lhe parece sensato que não tenha havido preocupação, por parte da administração, de ter ouvido os seus trabalhadores nas decisões que podem afetar naturalmente a vida deles no futuro.

Confessa estar mais confuso agora do que no início da reunião, por isso questiona se a expetativa é de que haja alguém interessado no handling, nas Lajes e em Ponta Delgada e que depois tudo o resto, como não tem movimento suficiente, continua a ser feito pela SATA para não haver problemas nos aeródromos mais pequenos. Refere que se é para privatizar, porque haverá a SATA de continuar a ter a possibilidade de fazer o self- handling.

Questiona que se a empresa que operacionalizar o serviço de handling terá de ficar com os trabalhadores, à partida não há grandes problemas. Pergunta quais são as expetativas e porque é que a empresa continua a ter as suas licenças e se os trabalhadores transitam de um lado para o outro, quais são as suas maiores preocupações, neste momento, relativamente ao processo?

Em resposta, o Senhor Dário Ponte refere que lhes foi dito que uma possível concessão do handling seria sempre para as nove ilhas. Em relação aos trabalhadores, refere que a SATA Air Açores, com esta decisão, perde todos os colaboradores afetos ao handling e todos os respetivos equipamentos. Em relação aos direitos dos trabalhadores, não lhes foi dada nenhuma garantia. Acrescenta que embora tenha as licenças, não poderá fazer porque não terá trabalhadores afetos à empresa com formação e experiência nessa área, o que não impedirá de contratar novos funcionários mantendo as suas licenças.

No exercício da réplica, o Deputado Pedro Ferreira questiona se, porventura, o convidado sabe o porquê da Portway ter desistido de operar nos Açores.

Em contrarréplica, o Senhor Dario Ponte especula que a Portway quando veio para os Açores, estava com a ideia de conseguir assinar outras empresas de aviação, nomeadamente TAP e Ryanair, por exemplo, e na altura ficou apenas com a EasyJet. Apenas com um voo diário para manter uma estrutura de handling daquele tamanho, com equipamentos, manutenções e formações não foi viável.

Na segunda ronda, toma a palavra o Deputado Joaquim Machado. Dá nota de que foi referido que o Presidente da SATA Luís Rodrigues nunca falou da alienação do handling, mas este só exerceu funções na SATA até o dia 3 de abril de 2023, enquanto a decisão da União Europeia, publicada no Jornal Oficial saiu a 26 de junho de 2023. Afirma que a cronologia esclarece e desmente as insinuações que estavam a ser feitas.

Em segundo lugar, a questão da decisão e posterior alienação do handling da SATA é um dos contributos que tem de dar para que efetivamente o auxílio de emergência e o seu plano de reestruturação fossem aprovados pela Comissão Europeia.

Refere que a Comissão Europeia, nas situações em que há auxílios de emergência, obriga o próprio beneficiário a um contributo próprio que, por regra, é no mínimo de 50%. Excecionalmente a Comissão Europeia autorizou esse auxílio de emergência com um contributo próprio do beneficiário que é a SATA, por valor inferior aos 50% e, portanto, a SATA ficou obrigada a alienar a Azores Airlines em pelo menos 51% e a alienar a parte do handling, portanto, essas são as condições que a União Europeia colocou à SATA para o contributo próprio que ela tem de dar. Deste modo, a SATA está a respeitar um princípio que lhe é imposto pela Comissão Europeia, que é de evitar medidas de distorção.

Reitera que não se trata apenas do impacto financeiro, como a obrigatoriedade a esses dois princípios, o contributo próprio e evitar distorções da concorrência e é por essa razão que o handling da SATA tem de ser exteriorizado e alienado.

Acrescenta há um tempo legal para estes processos de decisão e para alienação. Questiona se foi desrespeitado algum princípio legal de prazo para a participação da Comissão de Trabalhadores. Pergunta também se o Senhor Dário Ponte tem alguns dados concretos sobre resultados financeiros daquilo que serão os custos do handling para a SATA e se esses custos são maiores, em termos relativos, nas ilhas mais pequenas, do que por exemplo em São Miguel ou Terceira, só assim é que estarão em condições de saber se há desequilíbrios provocados.

Pede que confirme se a intenção da decisão de privatização do handling da SATA abrange todos os aeroportos.

O Deputado António Lima do Bloco de Esquerda faz uma interpelação à Mesa para fazer chegar a toda a mesa a decisão da União Europeia 2023/1229 de 7 de junho de 2022 relativa ao auxílio estatal, Portugal tencionava na altura conceder como auxílio de emergência à reestruturação do grupo SATA e salienta 7 de junho de 2022, que é a data da decisão e da publicação em Jornal oficial da União Europeia, porque certamente por desconhecimento, o Deputado Joaquim Machado referiu que era de 2023.

O Deputado Joaquim Machado do PSD faz uma interpelação à Mesa, dizendo que o Jornal da União Europeia onde é publicada a decisão da Comissão EU 2023/1229 do dia 7 de junho de 2022, é publicada no Jornal Oficial L 160 66º ano no dia 26 de junho de 2023. Acrescenta que vai fazer a entrega do respetivo jornal.

Em resposta ao Deputado Joaquim Machado, o Senhor Dário Ponte reitera que nem o Governo, nem o conselho de administração os informou que iriam fazer um processo de reestruturação, onde no qual iam incluir o handling e a sua suposta privatização a 100%.

Refere que quanto às condições, não foram os trabalhadores, nem foram os sindicatos que impuseram a alienação do handling a 100%, mas sim o acionista. Em termos de prazo menciona que lhe é apresentado um documento em janeiro com o prazo de 10 dias para darem resposta a um projeto de cisão que engloba mais de 600 trabalhadores. Acrescenta que é impossível fazerem um estudo prévio como deve ser e darem a sua opinião no tempo adequado. Entretanto, têm até 31 de março para darem inputs.

Refere que os aeroportos detêm de diferentes faixas horárias, o que implica ter equipas suficientes para trabalhar por turnos, obviamente que o privado vai ver esses custos de forma diferente do que uma empresa pública.

Em relação aos custos menciona que já foi questionado, mas nunca foi dado um valor exato. Acrescenta que em ilhas com pouca rotação o valor será mais elevado para fazer face aos custos de manter uma equipa durante o expediente programado.

No exercício da réplica, o Deputado Joaquim Machado mostra-se perplexo ao ver o Senhor Dário Ponte fazer um raciocínio sem ter dados reais. Questiona se nos outros aeroportos, pelo mundo,

são a próprias companhia que fazem o seu handling ou recorrem a terceiros. Dá o exemplo de Cabo Verde por ser um arquipélago com uma dimensão parecida à dos Açores.

Em contrarréplica, o Senhor Dário Ponte refere que Cabo Verde não é um bom exemplo, porque os aeroportos de Cabo Verde são considerados aeroportos sujos, ou seja, tudo o que é feito em termos de handling nos aeroportos de Cabo Verde terá de ser refeito nos aeroportos de escala. Exemplifica utilizando a companhia Lufthansa, British e Ibéria como empresas que têm self-handling.

De seguida, toma a palavra o Deputado António Lima que começa por citar o Doutor Luís Rodrigues, aquando da sua indigitação para um novo mandato dizendo: "a possível privatização do handling está no valor que se referia, mas a companhia pode questionar se, num futuro próximo, essa alienação é a que serve os seus melhores interesses, apesar de estar na resolução, não há nada feito sobre essa iniciativa"

Questiona se o projeto que foi apresentado por parte da administração incluía um estudo sobre o impacto da perda da receita para a SATA Air Açores dessa prestação de serviço, porque essa é uma prestação de serviço que é prestada a empresas do grupo, mas também é prestado à TAP e a todas as outras empresas internacionais que operam nos aeroportos da Região. Certamente há uma faturação associada e era fundamental perceber qual é o valor dessa faturação e qual será o impacto da perda dessa receita na SATA.

Em resposta, o Senhor Dário Ponte refere que não há garantia que a nova empresa vá prestar serviços de handling à SATA. Fez a mesma questão ao Doutor Tiago e a resposta foi que era uma boa questão, mas ninguém sabe qual será o futuro

Em relação à receita, menciona que nunca lhes foi facultado o real valor da empresa de handling, ou seja, não sabem quanto custam os serviços que a SATA presta em termos de backoffice, nem a SATA Air Açores saberá qual é o valor real da prestação do serviço diário.

No exercício da réplica, o Deputado António Lima depreende que a SATA e a Região querem vender algo que não sabem o que estão a vender, não sabem a despesa nem o lucro.

Relativamente à sustentabilidade futura da Sata Air Açores nessa situação, preocupa-lhe como é que a SATA irá suportar vencimentos de trabalhadores que prestam serviços a várias empresas e prestarão serviços a várias empresas no futuro. Qual o impacto que isso poderá ter.

Em contrarréplica o Senhor Dário Ponte esclarece que não foi a União Europeia que deu os pressupostos para alienar o handling, apenas aprovou um plano que foi apresentado pelo acionista e esse plano foi feito pelo Governo. Considera que quando foi feito o acordo não houve noção real do perigo que estavam a correr em incluir o handling nessa negociação.

Ainda na segunda ronda, toma a palavra o Deputado Carlos Silva, que afirma que o Partido Socialista entende que é um erro privatizar totalmente o handling e reiteram que é um erro aquilo que se mantém negociado com a Comissão Europeia e é um erro que também não se ter tentado alterar os pressupostos, porque a verdade é que foi passada a ideia de que a administração da SATA e o Governo estariam amarrados a um plano de reestruturação, o que não é verdade, porque esse plano foi praticamente incumprido.

Refere que aquilo que disse Luís Rodrigues, numa entrevista ao Diário de Notícias em 2 de março de 2023 "pergunta: percebi pelas suas declarações que não estaria muito convencido que a alienação da SATA Handling vai para a frente ou não. Resposta: essa não é uma prioridade, pode esperar até ao fim do calendário. A SATA Handling está a fazer um excelente trabalho, vai haver legislação técnica no setor que pode condicionar uma série de circunstâncias e é melhor esperarmos para ver antes de nos pormos noutro evento, como a privatização do handling" e a seguir diz "Pergunta: se bem entendi, admitiu que a SATA poderia manter o seu próprio handling. Resposta: é um mercado e uma indústria que está a evoluir de tal forma, do ponto de vista regulatório que temos mesmo de esperar para definição das coisas para ver isso, o que não faz sentido, para mim, é substituir o monopólio público por um privado, particularmente numa Região Autónoma como é os Açores, porque se as coisas correm mal, ficamos muito condicionados".

Confirma que o próprio conhecia os riscos que existiam e constata que existe legislação de 2025 da Comunidade Europeia sobre a atividade e a regulamentação do self-handling, portanto, é permitido. Questiona se o que acabou de transmitir é também do entendimento da Comissão dos Trabalhadores, sobre os riscos que encerra o handling.

Em resposta, o Senhor Dário Ponte concorda com o que foi dito pelo Deputado Carlos Silva, que o que lhes foi transmitido foi que havia a necessidade de separar a atividade para estarem em cumprimento com a Diretiva Europeia e no artigo número 4, onde se fala sobre a separação de atividades e passa a citar "a atividade gestora de um aeroporto: o utilizador ou o prestador de serviço que prestam serviços de assistência em escala devem efetuar uma rigorosa separação contabilística de acordo com as suas práticas comerciais em vigor entre as atividades ligadas à

prestação desses serviços e as suas restantes atividades". Ou seja, existe a exigência da separação contabilística, mas não separação jurídica.

O Deputado Carlos Silva comenta que ficou evidente que não há nada que obrigue à privatização total do handling

Na terceira ronda, toma a palavra o Deputado António Lima, referindo que é preocupante não se conhecer o que se vai vendar na prática, não têm um projeto para avaliar e preocupa-lhe que a administração da SATA parece mais uma comissão liquidatária da SATA. Questiona, neste contexto, qual é o estado de espírito dos trabalhadores da SATA, são eles que têm todos os dias de fazer uma operação complexa, mantê-la no ar, levar milhares de passageiros aos seus destinos em segurança.

Toma a palavra o Deputado Joaquim Machado, citando a alínea b), do número dois, do artigo 2º da decisão da União Europeia "Portugal deve assegurar que a SATA faça alienação integral da unidade empresarial, que atualmente presta serviços de assistência de escala em aeroportos". Portanto, é a decisão da União Europeia e é uma condição para a aprovação do auxílio de emergência e do plano de reestruturação.

Questiona, no entendimento da Comissão de Trabalhadores, que alternativa é que havia para cumprir o contributo próprio que a SATA está obrigada como beneficiária do auxílio de emergência e como medida para evitar a distorção da concorrência que é outra obrigação que, segundo os regulamentos da União Europeia, também têm de ser cumpridas pelo beneficiário de auxílios de emergência.

Toma a palavra o Deputado Carlos Silva, referindo que é o próprio administrador da SATA, que posteriormente à decisão da Comissão Europeia em 2023, diz que é necessário ter muito cuidado com o handling, que isso encerra riscos muito significativos e que o monopólio privado é bem pior que o monopólio público.

Questiona se já têm conhecimento do caderno de encargos para a privatização do handling e perceber se mais uma vez houve um envolvimento da Comissão de Trabalhadores sobre um caderno de encargos e dos impactos que isso possa ter, por exemplo, o que dirá sobre um eventual despedimento coletivo, se poderá acontecer e qual é o prazo em que ele poderá acontecer na nova empresa.

Em resposta, o Senhor Dário Ponte refere que os trabalhadores, de momento, estão muito apreensivos, estão com receio, temem o que possa vir a acontecer transitando para uma nova empresa e isso como é óbvio afeta o trabalho de todos.

Em relação aos pressupostos que foram tidos em conta no apoio estatal, frisa que não foi só a Azores Airlines e o handling que ficaram pelo caminho, muitas outras alíneas não foram cumpridas como estipulado no compromisso que foi feito com a União Europeia.

Em relação à concorrência, reitera que estão num mercado liberalizado, qualquer empresa de handling pode vir para cá trabalhar. Existem serviços de handling que a SATA presta que outras empresas não o fazem.

Em relação ao caderno de encargos, menciona que ainda nada foi feito, mas que já houve abertura por parte da administração para, em conjunto, tratarem dos pontos a serem incluídos no caderno de encargos, será uma reunião a ter nos próximos dias.

Sendo assim, o Presidente da Comissão dá por encerrada a audição ao Senhor Dário Ponte, da Comissão de Trabalhadores da SATA Air Açores.

Da audição do Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos (SITAVA):
https://video.alra.pt/Asset/Details/2e434f73-7e49-4c39-af8b-bbc320a965d7

São convidados desta audição o Senhor João Pacheco, o Senhor Vítor Mendes e o Senhor Fernando Henriques, representantes do SITAVA, 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"

Toma a palavra para a intervenção inicial o Senhor Vítor Mendes, dizendo que a separação do handling da SATA continua a ser apresentada como inevitável. Mas, quando olham para os factos, para a realidade operacional e para aquilo que está em causa para a Região, percebem que o processo não só é arriscado — como é profundamente errado. E não o dizem de ânimo leve, dizem-no porque, ao longo de meses, têm colocado questões concretas, objetivas, legítimas — e não obtém respostas, nem da administração, nem da tutela.

Primeiro, porque essa separação não corresponde às exigências da Comissão Europeia. A Comissão pede separação contabilística, transparência e mecanismos que impeçam subsidiação cruzada. Tudo isto pode ser feito dentro da SATA Air Açores. Mas o Governo insiste na solução mais pesada, mais cara e mais arriscada. E até hoje ninguém explica porquê.

Segundo, porque essa fragmentação compromete a operação. O handling é o coração da operação aérea. Sem coordenação, não há pontualidade, não há resiliência, não há serviço público. E, mais uma vez, colocam preocupações muito claras — e continuam sem resposta.

A tutela não diz se reconhece que essa separação reduz a capacidade de coordenação operacional, sobretudo quando há irregularidades. Não diz que medidas concretas estão previstas para evitar atrasos e falhas operacionais. Não diz como garante que não surgem conflitos de prioridades entre empresas do mesmo grupo.

Terceiro, porque essa decisão aumenta custos. Criar uma nova empresa significa duplicar direções, sistemas, serviços partilhados, estruturas administrativas. E, apesar de repetidamente perguntarem, ninguém consegue dizer quanto vai custar tudo isto — nem agora, nem no futuro.

Quarto, porque a sustentabilidade da SATA Handling é tudo menos garantida. Estão a falar de um mercado pequeno, sazonal, com margens reduzidas. E continuam sem resposta para questões básicas: Como é que uma empresa tão pequena vai sobreviver sem apoio permanente? Qual é o plano para garantir escala suficiente num mercado tão limitado? E há ainda preocupações operacionais que são absolutamente centrais e que continuam no vazio: Alguém sabe explicar como vai a SATA Air Açores concorrer às obrigações de serviço público sem ter handling próprio? Foi acautelado o impacto dessa separação na capacidade de a SATA Air Açores cumprir o serviço público? Quanto vai custar o handling à SATA Air Açores depois da separação? E se o futuro comprador da SATA Internacional não quiser os serviços partilhados do grupo? O que acontece ao modelo que estão agora a impor?

Quinto, porque todo esse processo avança sem avaliação de impacto económico independente, sem estudo técnico robusto e sem uma estratégia integrada para o grupo SATA. E, mais uma vez, as perguntas acumulam-se — e as respostas não aparecem: Foi feito algum estudo de impacto? Se sim, onde está? Foram avaliadas alternativas menos disruptivas, como auditorias externas ou contratos internos? Se foram, porque foram descartadas? Onde está o relatório técnico que fundamenta esta decisão? Onde está a evidência de que separar empresas aumenta a

transparência? Confirma a tutela que tudo isto avança sem consulta pública e sem análise comparativa de alternativas?

E, por fim, refere que há questões estratégicas que não podem continuar a ser ignoradas: Como contribui a fragmentação do grupo para a sua sustentabilidade, quando o mundo inteiro caminha para a integração de operações? Como é que criar mais uma empresa pública, com mais custos fixos, melhora a estabilidade financeira do grupo? Qual é, afinal, a estratégia integrada do Governo para o futuro da SATA? Onde encaixa esta decisão?

Menciona que a SATA não é uma empresa qualquer. É uma infraestrutura vital para a mobilidade dos açorianos, para a coesão territorial, para a economia da Região. É a companhia mais antiga de Portugal, são 84 anos a fazer História, a décima mais antiga da Europa. Aquilo que está a ser feito não reforça a empresa - fragiliza-a.

Na primeira ronda toma a palavra o Deputado Carlos Silva, do Partido Socialista, referindo que houve muitas situações que comprovam que o plano de reestruturação não foi cumprido. Questiona, tendo em conta esse incumprimento, se entendem que devia ter sido uma oportunidade para renegociar os termos, nomeadamente a questão do handling, em que a narrativa que foi sendo passada ao longo dos anos não corresponde à realidade. Não é uma obrigação legal privatizar totalmente o handling, concorda com a separação jurídica ou contabilística, mas nada impede que a Região Autónoma dos Açores detenha a totalidade da nova empresa SATA Handling.

Menciona que o que depreendeu das palavras do SITAVA, é que avançar com a privatização total do handling, da forma como está a ser feita, pode levar ao desmantelamento do Grupo SATA, porque fragiliza de forma significativa a SATA Air Açores no próximo concurso de obrigações inter-ilhas, juntando ao facto de já não terem as lojas físicas, que era um argumento utilizado para dar o maior conforto a ganhar o concurso. Questiona que riscos isso representa efetivamente para o grupo SATA e se entendem que ainda vão a tempo de alterar algumas das regras que foram acordadas com a Comissão Europeia.

Questiona também se todos têm consciência dos riscos que isso representa para os funcionários, a possibilidade de mais tarde haver eventualmente despedimentos coletivos pós o processo de privatização, porque começa a perder ativos estratégicos e para a economia regional e para a mobilidade dos açorianos, que no fundo, também é isso que pode estar em causa.

Em resposta, o Senhor João Pacheco concorda que deviam ter aproveitado a oportunidade para rever todo o processo e tudo o que foram sugerir à Comissão Europeia.

Afirma que a privatização do handling fragiliza a SATA Air Açores, porque em termos da operacionalidade irá ficar reduzida apenas a alguns serviços e poderá ser esse o ponto chave para ganhar, ou não o próximo concurso público

No exercício da réplica, o Deputado Carlos Silva refere que foi dito pelo então Presidente da SATA que "não faz sentido substituir o monopólio público por um privado, particularmente numa Região Autónoma como é os Açores, porque se as coisas correm mal, ficam muito condicionados", ou seja, o próprio reconhecia que a privatização do handling seria um risco elevado.

Questiona, enquanto representante dos funcionários, de que forma é que toda essa instabilidade quer pelas sucessivas alterações das administrações que tem acontecido nos últimos anos, quer com os processos de privatização a decorrer e com a falta de informação pública que existe que fundamentem as decisões, de que forma os funcionários conseguem ver o futuro, se têm receio, riscos significativos que possa haver despedimentos coletivos e de que forma isso prejudica o normal funcionamento da empresa.

Em resposta, o Senhor Vítor Mendes, menciona que fica difícil poderem dar resposta às dúvidas que existem sobre o futuro de todos e os seus postos de trabalho, se quando fazem perguntas que são críticas e essenciais e obtém esse tipo de respostas.

Menciona que não tem sido fácil lidar com as sucessivas administrações, porque o foco que sempre houve, relativamente ao plano de reestruturação, foi a privatização da Azores Airlines. A questão do handling foi ficando sempre para o fim e é quando no dia 15 de janeiro, são confrontados com um projeto de cisão ao qual não foram ouvidos, quando pediam desde o início para as administrações os englobarem ou pelo menos ouvirem as suas preocupações, de forma que conseguissem acautelar e pudessem dar resposta aos trabalhadores.

Toma a palavra o Senhor Fernando Henriques do SITAVA, afirmando que há de facto uma Diretiva Europeia, a 9667/CE e há um considerando nessa Diretiva que diz que "os serviços de assistência em escala são indispensáveis para o bom funcionamento do modo de transporte aéreo e contribuem decisivamente para uma utilização eficaz das infraestruturas de transporte aéreo", na mesma diretiva do artigo 12º, relativamente aos aeroportos insulares, diz que "aquando da seleção dos prestadores de serviços de assistência em escala no aeroporto, tal como previsto no

artigo 11º, os Estados-Membros podem alargar a obrigação de serviço público a outros aeroportos nesse Estado-membro, desde que esses aeroportos se encontrem situados em ilhas na mesma região geográfica". Acrescenta que não há nenhuma garantia de que não existam despedimentos coletivos futuros e que os riscos não são só para o grupo SATA, mas também para todos os açorianos.

Defende que do ponto de vista do SITAVA, quanto ao plano da reestruturação e aquilo que são os seus prossupostos, têm muita dificuldade em entender que haja medidas decididas ou aprovadas pela Comissão Europeia, que são contrárias aos interesses dos povos. Refere que as leis são fazem sentido quando estão ao serviço daquilo que é o interesse das pessoas.

Concorda com o Deputado Carlos Silva, dizendo que a separação jurídica e contabilística é perfeitamente possível, não alterando significativamente aquilo que é a realidade atual do grupo, portanto, não deve haver nenhum dogma em manter serviços que são essenciais ao transporte aéreo dentro da esfera pública, porque esse é o garante que a qualidade de serviço, que a integralidade das operações é mantida e que no fim do dia o povo açoriano não pague essa fatura.

De seguida, toma a palavra o Deputado António Lima do Bloco de Esquerda, que começa por justificar que fizeram o requerimento para as audições face às notícias públicas que foram alarmantes. Questiona, do ponto de vista do SITAVA, qual foi a participação que os trabalhadores tiveram nesse processo de decisão, se é que tiveram alguma e se há margem para terem alguma participação e para se alterar aquilo que foi apresentado.

A segunda questão está relacionada com as consequências dessa decisão. Perceber se o que foi apresentado prevê de alguma forma que a SATA possa prestar o seu próprio serviço de handling e quanto é que custaria à SATA reconstruir uma operação de handling, em termos de contratação de recursos humanos, a sua formação, certificações e equipamentos. Por outro lado, gostaria de perceber se foram apresentados números sobre o que o handling significa em termos de receita para a SATA Air Açores, o que é que significa em termos de despesas e, somando tudo isso, o que é que significará para a SATA Air Açores e para a manutenção do transporte aéreo inter-ilhas.

Em resposta, o Senhor Fernando Henriques, afirma que a sua participação se remete para aquilo que é o que está previsto no Código de Trabalho, portanto, houve um envio do projeto de cisão no âmbito do artigo 443º, mas no final o resultado é sempre o mesmo, ou seja, há o formalismo que está previsto no Código do Trabalho, as organizações representativas de trabalhadores são confrontadas com decisões em que depois de ouvidas as suas opiniões, pouco ou nada se altera.

Refere que enviaram uma série de questões, de lacunas do seu ponto de vista, que contém o projeto de cisão e mais do que isso, com o sentido crítico em linha com as preocupações que sentem, mas não têm expetativa que mude uma vírgula daquilo que é o projeto que lhes foi apresentado.

Menciona que os Açores deviam utilizar o mau exemplo da privatização do handling da TAP como alerta para não cometer os mesmos erros com a SATA. Falando da dimensão global, como também da dimensão prática que é a preocupação com os despedimentos coletivos.

No exercício da réplica, o Deputado António Lima questiona se é credível que a SATA Air Açores tenha opções nos diversos aeroportos onde opera ou ficará, após a privatização, inevitavelmente condicionada e presa a um único operador que será a nova empresa que será criada. O que será de esperar da SATA Air Açores e eventualmente Sata Internacional, quanto à dependência absoluta dessa nova empresa que será naturalmente um monopolista, porque as condições de mercado assim determinam.

Pergunta também, pegando no projeto de cisão, se há alguma análise estratégica a essas condições. Se foram pesados cenários diferentes, se foram avaliados os prós e os contras de um tipo de decisão destas e quais são as conclusões, uma vez que parece existir uma total ausência de planeamento e de avaliação do impacto dessa decisão. Por fim, questiona qual é a segurança que o projeto lhes transmitiu.

Em contrarréplica, o Senhor Fernando Henriques refere que todos percebem que o custo da operação para a SATA vai aumentar exponencialmente, porque vão colocar toda a operação da SATA, excetuando Ponta Delgada e a Terceira, nas mãos de um operador que depois estará numa situação de monopólio em que fará os preços que quiserem. Menciona que estão a falar de mercados de uma dimensão tão pequena que dificilmente será rentável para um operador privado manter essa operação, a menos que aumente exponencialmente aquilo que é o valor da rotação. Acrescenta que todos os operadores ficarão dependentes desse operador privado.

Afirma que este foi o único cenário apresentado, foram confrontados com um projeto de cisão apresentado como a única opção e uma imposição, mas para o SITAVA essa é a pior solução para os trabalhadores e para o povo açoriano.

Concorda com o Deputado António Lima, de que não houve planeamento, nem estudo do impacto que essa decisão vai ter naquilo que será a operação da SATA a curto prazo. Refere que podem

fazer um contrato de até 5 anos com esse operador, mas depois desse período inicial ninguém consegue impor que o operador privado não faça os preços que bem entender.

Quanto às licenças, o próprio projeto de cisão refere que "as licenças para a prestação de serviços de assistência em escala não são transmissíveis, portanto, após aprovação final da decisão da proposta, a nova sociedade obterá e tornar-se-á titular das licenças necessárias à continuidade da prestação de serviços de handling" e o que podem fazer em relação ao futuro é especular o que virá a acontecer daqui a 4 a 5 anos.

De seguida, toma a palavra o Deputado Joaquim Machado do Partido Social Democrata, referindo que foi dito que só a 15 de janeiro é foram confrontados com a decisão e privatização do handling, questiona se antes nunca houve uma abordagem que fizesse referência ao assunto.

Pede que confirmem se foram cumpridos todos os prazos legais e todas as normas que preveem a participação dos trabalhadores e dos seus representantes, quanto ao processo de decisão. Também se tiveram acesso ao projeto e se foi anterior ou posterior a 15 de janeiro.

Refere que o SNPVAC e o SPAC pronunciaram-se sobre o auxílio de emergência e reestruturação do grupo SATA, o SITAVA não o fez, por isso, questiona se foi por alguma razão específica.

Em resposta, o Senhor Fernando Henriques menciona que o projeto de cisão lhes foi enviado no dia 15 de janeiro e, como referiu, unicamente para cumprir aquilo que está previsto no Código de Trabalho, reitera que essa obrigação legal não passa de um formalismo, porque pela experiência, a decisão é tomada sem ter em conta aquilo que são preocupações e propostas da parte das organizações representativas de trabalhadores.

Afirma que fizeram a sua pronúncia quanto às preocupações práticas relativamente aquilo que é o projeto de cisão que foi apresentado, mas não têm nenhuma expetativa relativamente àquilo que seja o seu acolhimento.

Refere que o site do SITAVA é aberto à consulta e ao longo dos anos encontrará diversas tomadas de posição do SITAVA relativamente ao processo desde o início, numa perspetiva regional daquilo que é o interesse da Região Autónoma e não apenas o interesse dos trabalhadores.

No exercício da réplica, o Deputado Joaquim Machado reformula a questão feita anteriormente, perguntando o porquê do SITAVA não ter feito qualquer pronúncia formal junto da União Europeia na decorrência deste processo.

Folga muito em saber que a administração da SATA cumpriu com o que está legalmente previsto para a participação dos trabalhadores e dos seus representantes em processos desta natureza. Pergunta se já terminou o período de audiência dos interessados.

Em contrarréplica, o Senhor Fernando Henriques menciona que conhecem as pronuncias a que o Deputado Joaquim Machado se refere relativamente ao plano de reestruturação, mas também conhecem qual é a prática da DG Económica e da Comissão Europeia e já o fizeram no passado, cujo resultado é absolutamente inócuo.

Refere que foi uma escolha não terem feito a pronuncia, porque devido às experiências anteriores é absolutamente irrelevante.

Relativamente ao prazo da audiência de interessados refere que no final da carta diz "têm 10 dias de calendário, a contar da data da receção da presente comunicação para se pronunciarem", portanto, terminou no dia 26 de janeiro o prazo de pronúncia dos interessados.

Ainda na primeira ronda, toma a palavra o Deputado José Paulo Sousa do Chega. Admitindo por hipótese que num processo de privatização ficassem expressamente garantidos os postos de trabalho, manutenção dos direitos adquiridos, formação continua, os níveis de segurança operacional, existência de obrigações de serviço público adequadas à realidade arquipelágica, mesmo sendo tudo assegurado contratualmente, questiona se o SITAVA continuaria a defender que a empresa não deve ser privatizada e se a resposta for afirmativa, gostava de perceber se essa posição resulta de preocupações objetivas adicionais, que não tenham falado até ao momento ou se corresponde a uma opção de princípio contra qualquer modelo de economia de mercado neste setor.

Em resposta, o Senhor Fernando Henriques refere que observando o processo de privatização da TAP vê-se muitas eventuais garantias, designadamente postos de trabalho e a seguir têm vários constitucionalistas e o próprio Tribunal Constitucional a mencionar que não pode haver garantias relativamente à manutenção de todos os postos de trabalho, uma vez que isso viola o princípio da iniciativa privada e da liberdade económica, portanto, por muitas garantias que pudessem estar asseguradas num documento qualquer, depois poderiam ser sempre confrontados com uma decisão do novo dono da empresa em diminuir o quadro.

Quanto à segunda questão, responde que o SITAVA não tem nenhum dogma contra o privado, não defendem que tudo deve ser público, mas defendem que empresas essenciais àquilo que é a autonomia e às capacidades de decisão da Região estejam sob controlo público.

Reitera que o objetivo do privado será retirar a maior rentabilidade possível do negócio, que o serviço público não é uma preocupação que lhes assiste. Reitera que não é uma questão dogmática ou ideológica estarem contra esta decisão, é relativamente ao facto de ser serem empresas estratégicas, das quais muito depende a Região Autónoma e as empresas do grupo SATA, enquanto ferramentas de gestão dessa autonomia, ficarem nas mãos do privado é que, do seu ponto de vista, extremamente perigoso para aquilo que é o interesse do povo açoriano.

Em exercício da réplica, o Deputado José Paulo questiona se é sustentável defender que nenhuma empresa se pode reestruturar, mesmo com diferentes dificuldades financeiras ou desafios operacionais, apenas para preservar o número de trabalhadores, independentemente da sua viabilidade futura.

Refere que se uma empresa privada ou pública tiver de ter uma reestruturação por desafios financeiros, acha que deve acontecer, mas também pelo que percebeu da sua intervenção, a principal preocupação não é apenas a privatização em si, mas o risco do serviço ficar nas mãos do monopólio privado.

Pergunta se não será possível através de um Estado forte na regulação, na fiscalização e na definição de regras claras para que possa haver uma concorrência, que esse risco possa ser definido sem que o Estado tenha que necessariamente ser o operador do direito dos serviços.

Em contrarréplica, o Senhor Fernando Henriques menciona que no âmbito das empresas públicas há inúmeros reestruturações, não é o facto de ser público ou privado que faz com que haja mais ou menos reestruturações, também não há nenhum dogma em relação a isso.

Refere que a ANAC fez referência a diversas divergências que o regulador tem com o operador privado, que neste caso é um operador monopolista, relativamente a inúmeras matérias. Do ponto de vista do SITAVA, os reguladores não são uma solução, mas estão numa região periférica, é um risco enorme e é um colocar-se nas mãos de um operador privado.

Menciona que um regulador forte não vai evitar que o mal aconteça, vai é, quando o mal acontecer, implementar novos processos, criar regras e procedimentos.

Na segunda ronda, pede a palavra o Deputado António Lima, questionando qual será o impacto potencial da quebra de receita dessa operação, porque a SATA Air Açores presta serviço a preços de mercado a várias outras empresas e deixará de ter essa receita.

A seu ver, ao deixar de ter receita que não sejam as obrigações do serviço público e o preço dos bilhetes, a SATA Air Açores, tornar-se-á uma empresa muito mais dependente da subsidiação pública através do contrato de obrigações de serviço público, se vencer o novo concurso.

Refere que o Governo ponderava a imposição de obrigações do serviço público no handling, o que lhe causou estranheza, porque isso nunca existiu na Região. Questiona qual é a lógica dessa possibilidade, porque aquilo que o Governo está a dizer é que, para além de pagar o custo do transporte aéreo que já está previsto no contrato de concessão de obrigações do serviço público de transporte inter-ilhas, a Região pagará também a operação de assistência em escala.

Em resposta, o Senhor Fernando Henriques refere que ao concretizar-se esta decisão há uma quebra da receita e deixa de ter a despesa com os trabalhadores, mas passa a ter a despesa com o serviço, no qual o privado naturalmente vai pôr uma margem de 7 a 8%. Preveem que o custo da operação handling na Região Autónoma, nos Açores, sofra um aumento relacionado precisamente com a entrada do operador privado, que absorvem os trabalhadores que, em função daquilo que são as condições dos trabalhadores, vai ter um custo com a operação e depois colocará a sua margem.

Quanto às obrigações de serviço público ao handling, refere que no artigo 12º da Diretiva Europeia está previsto isso. É um cenário que pode vir a acontecer com o operador privado e os açorianos estarão a pagar através das OSPs a esse operador privado para lá daquilo que será o custo normal. Não vê que um operador privado assuma hoje o serviço sem as OSPs, isso seria inviável.

De seguida, toma a palavra o Deputado Joaquim Machado, questionando como é que o assunto lhes foi apresentado no dia 15 de janeiro, acrescenta se é uma decisão da administração ou uma obrigação a que a SATA está sujeita por deliberação da União Europeia.

Questiona também se o projeto de cisão já contém matérias relativas, por exemplo, a direitos dos trabalhadores ou se apenas é a tramitação para essa separação jurídica e formal de uma área de serviços da SATA, em ordem à constituição de uma nova empresa.

Em resposta, o Senhor Fernando Henriques começa por citar a carta que lhes foi enviada “no seguimento da decisão da Comissão Europeia C 2022/3816, que aprovou a concessão pelo

Governo Regional dos Açores de um auxílio público ao grupo SATA", portanto a decisão que foi enviada tem essa introdução.

Reitera que lhes causa perplexidade a Comissão Europeia tome decisões que são contrárias àquilo que são os interesses dos povos e há inúmeros pressupostos do plano que não foram cumpridos e, do seu ponto de vista, é do interesse da Região Autónoma que essa decisão não seja concretizada.

Em relação aos direitos, no artigo 443º, no âmbito da auscultação das organizações representativas de trabalhadores em processos de reestruturação. Os direitos que estão assegurados são os que têm ao obrigo da transmissão do estabelecimento durante 12 meses apenas.

No exercício da réplica, o Deputado Joaquim Machado menciona que lendo a documentação que foi enviada pela administração da SATA, parece que contradiz muito daquele que foi o raciocínio e toda a sustentação da argumentação que o SITAVA deixou de que isso era uma decisão da administração e que podia ser alterada. Questiona se estão em condições de não cumprir os dois requisitos impostos pela União Europeia e quais seriam as suas consequências.

Em contrarréplica, o Senhor Fernando Henriques, diz ser anti medidas que prejudicam os povos e os trabalhadores. Relativamente a um alegado ataque ou responsabilização às administrações da SATA refere que deve haver algum equívoco sobre a audição em que estão, porque não ouviu, da parte do SITAVA, qualquer ataque ou responsabilização à administração ou administrações da SATA sobre decisões que têm sido tomadas neste âmbito.

Ainda na segunda ronda, toma a palavra o Deputado Carlos Silva, questionando se, pela experiência que o SITAVA tem em anteriores processos de privatização, em regra, o que acontece aos preços, se há tendência para aumentar, manter-se estável ou diminuir.

A segunda questão é, na atual data, qual é a posição do SITAVA sobre a privatização da SATA Internacional e o que é possível fazer face ao calendário que têm em mãos até ao final de 2026. Acrescenta ainda a associação ou não do passivo por parte da Região.

Questiona se entendem que a SATA Handling deve permanecer na totalidade sobre o controlo da RAA e se esse controlo é totalmente enquadrável na legislação europeia em vigor, nomeadamente no que diz respeito à Diretiva que foi referida e outros regulamentos que tenham sido publicados durante o ano de 2025.

Em resposta, o Senhor Fernando Henriques menciona que quando se fala em monopólios os preços têm a tendência a subir e simultaneamente o serviço tem tendência a degradar-se.

Refere que tudo o que depende de leis e homens é sempre possível corrigir, designadamente quando estão em causa interesses de todo um povo. Não vêm como pode ser apresentado como uma inevitabilidade quando podem estar em causa inúmeros direitos dos açorianos.

Quanto ao passivo, diz que este é sempre assumido pelo público, portanto, o privado entra com o perdão de dívida e já com garantias de caixa e assim é fácil qualquer um pegar numa empresa destas, porque o risco fica do lado do público.

Refere que não há nenhum impedimento de manter a empresa de handling debaixo do controlo de uma empresa pública. Não considera é que seja um negócio atrativo para um operador privado, sem que depois tenha a devida compensação.

Na terceira ronda, toma a palavra o Deputado António Lima do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda questionando qual é o estado de espírito dos trabalhadores perante o cenário que se está a viver no grupo SATA.

Em resposta, o Senhor Fernando Henriques refere que o estado de espírito dos trabalhadores, em qualquer área de atividade, deve ser o mais tranquilo possível, não deve ser de ansiedade nem de incerteza sobre o futuro, muito menos numa área tão sensível como é a aviação e os aeroportos. De momento é de muita ansiedade, muita incerteza com toda a indefinição sobre o futuro dos trabalhadores.

Sendo assim, o Presidente da Comissão dá por encerrada a audição ao SITAVA.

Da audição do Vice-presidente do Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Aviação Civil (SINTAC):

https://video.alra.pt/Asset/Details/b5235de9-8986-4b6f-860b-44c2e9265c13

É convidado desta audição o Vice-Presidente do SINTAC, Senhor Filipe Rocha. Na sua intervenção inicial, começa por referir que o Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Aviação Civil emitiu um parceiro negativo sobre o projeto de cisão da unidade da SATA Air Açores, que prevê a criação de uma nova empresa e a sua posterior privatização a 100%, isto por considerar que não há obrigação

legal de privatizar. A Diretiva Europeia 96/167 CE não impõe a privatização do handling, apenas exige a separação contabilística entre atividades.

A privatização é, neste caso em particular, uma opção política, não é uma imposição europeia ao contrário do que se tem veiculado ao longo do tempo, portanto, o compromisso de venda resulta da decisão política associada a um processo de reestruturação e consideram que as regras não a impõem.

Sendo assim, entendem que a sua venda não encontra fundamentação económica, no projeto que lhes foi apresentado não existe uma avaliação económica independente da nova empresa, não demonstra concretamente os benefícios que decorrerão dela, nem faz prova de qualquer redução de custos.

Refere que os riscos de aumento de custos, esses sim parecem evidentes, atualmente o handling é feito internamente, com a venda passará a ser comprado a terceiros que visam apenas o lucro. Portanto, decorrerão daí aumentos de custos do transporte aéreo nos Açores.

Consideram que, para além disso, há um discurso muito centrado na questão do handling e pouco sobre a sustentabilidade do transporte aéreo nos Açores, porque a alienação do handling vai fragilizar a SATA Air Açores, ao perder uma parte substancial do seu serviço e é um serviço inerente ao transporte aéreo.

Neste caso, e porque sabem que o transporte aéreo nos Açores é muitas vezes social e poucas vezes economicamente viável, consideram que vai pôr em risco o serviço público e social que a empresa tem.

Menciona que o projeto nunca considerou a hipótese do self-handling que está considerada na Diretiva, portanto, não se compreende como é que se pode ter uma rentabilização de custos alienando um serviço que depois vai ser comprado.

Além disso, a história do transporte aéreo em Portugal mostra, ao longo das últimas décadas, que esse tipo de processos fragiliza muito o transporte, fragiliza os serviços e fragiliza essencialmente os direitos e garantias dos trabalhadores.

Refere que consideram que os direitos dos trabalhadores não estão garantidos, nem lhes parece que possam na sua totalidade alguma vez ser garantidos, pelo menos ao abrigo do projeto que lhes foi apresentado.

Portanto, consideram que se vai criar uma instabilidade no emprego da Região, uma dificuldade na manutenção dos contratos coletivos, que são o esqueleto da paz social nas empresas e a proteção social inerente.

Frisa que há falta de diálogo, nos últimos tempos tem existido uma tentativa de passar a ideia de que há um grande diálogo, quando na verdade há algumas encenações de alguns momentos que parecem apenas existir para cumprir pressupostos legais ou formalismos, dando uma máscara de legalidade a uma coisa que depois não tem nenhum valor. Os parceiros sociais não têm sido considerados como parte interessada e importante no processo e com isso, conclui-se que o não há uma visão sobre o transporte aéreo nos Açores do ponto de vista social.

Refere que a SATA Air Açores tem como objetivo de negócio a mobilidade dos açorianos e é tão imprescindível como uma escola ou um hospital, nos Açores tem essa característica.

No âmbito da primeira ronda, toma a palavra o Deputado António Lima do Bloco de Esquerda, referindo que a decisão deveria ser até ao final de 2025, pouco se soube ao longo dos anos, o antigo administrador da SATA classificava como não prioritária a privatização do handling e de repente aparece um projeto. Em janeiro este é apresentado aos trabalhadores, que são chamados a pronunciar-se, sendo também anunciado que a empresa será criada em março e a sua privatização seguir-se-á.

Questiona se perante esses prazos e esse cenário, em primeiro lugar confirmar que o SINTAC não teve uma participação prévia na elaboração do projeto de cisão e se, do ponto de vista prático, se considera que esses prazos são exequíveis para qualquer tipo de diálogo social minimamente credível, tendo em conta que estão a falar de 2 meses entre a apresentação do projeto e a criação da nova empresa.

Questiona também como é que o SINTAC vê as consequências imediatas e objetivas dessa separação e da necessidade de contratar esse serviço a um terceiro, perdendo naturalmente receitas importantes da prestação do serviço de handling às empresas que não são do grupo SATA e mesmo a empresa do grupo SATA.

Em resposta, o Senhor Filipe Rocha menciona que ao longo do tempo e nas várias reuniões que têm tido, quer com a SATA, quer com o Governo, têm alertado para a necessidade de fazer uma discussão honesta e aprofundada sobre o transporte aéreo e sobre as consequências dessas decisões. Refere que as respostas são vagas e a discussão não acontece.

Menciona que os prazos não são exequíveis, deram-lhes 10 dias, pediram uma prorrogação, portanto, usaram 20 dias para produzir um parecer, parte dele foi a sua primeira intervenção, mas há muito a considerar.

Acrescenta que acompanhou as audições anteriores e afirma que fizeram-se algumas considerações que não são verdadeiras, por exemplo, alegar-se que não terem os valores das diferentes operações por escala, só porque não têm os números reais não significa que não saibam que o custo da operação dos Açores varia muito, porque não é preciso ser um grande contabilista para perceber que o custo dos recursos humanos em São Jorge, nas Flores ou no Corvo, é maior do que em Ponta Delgada ou Terceira, basta dividir por voo, por hora de trabalho, por número de voos e isso é um custo da insularidade e é um custo deste serviço, que é um serviço social.

Refere que o handling é uma tarifa plana, portanto, aumentar-se ou diminuir-se o número de voos não significa diretamente aumentar nem diminuir o custo, porque o serviço está instalado, a capacidade de produção está lá e ela só tem de ser rentabilizada dentro das necessidades do transporte aéreo nos Açores.

Menciona que o privado só conseguirá ganhar dinheiro reduzindo o valor do serviço ou aumentando aquilo que vai cobrar, portanto, a Região ou perde qualidade de serviço ou aumenta os custos da operação.

No exercício da réplica, o Deputado António Lima questiona se nas conversações que têm tido com a administração foi, em algum momento, colocado como hipótese o que seria um potencial caderno de encargos para a privatização, ou seja, que linhas gerais teria esse caderno de encargos e que condições é que lá se colocará.

Em contrarréplica, o Senhor Filipe Rocha faz referência de que as conversações foram poucas, a partir de janeiro tiveram algumas reuniões, sempre de um modo genérico, mas já se falou de alguma forma no caderno de encargos, embora não em pormenor. Aquilo que se falou genericamente foi quanto tempo conseguiriam pôr nesse caderno de encargos de garantia. Mais do que garantias a prazo, o que querem é garantias de que o serviço se presta em condições, com sustentabilidade social.

De seguida, toma a palavra o Deputado Pedro Ferreira, da Iniciativa Liberal, referindo que este processo torna-se num masoquismo político, porque entenderam que ninguém quer vender nada e não há ninguém que queira comprar. Afirma querer perceber uma aparente contradição que

houve no discurso do Senhor Filipe Rocha. Na sua intervenção inicial disse que houve tentativas de diálogo que não passavam de encenações, na segunda intervenção disse que o sindicato tem mantido várias reuniões com a SATA e com o Governo.

Questiona se há encenações ou há reuniões efetivas de trabalho com a SATA e com o Governo e o que é que de concreto tem sido posto em cima da mesa. Colocando a questão retórica de que garantias é que existem que um privado não será mais eficiente a exercer esse trabalho, nem que seja efetivamente numa ilha com escalas de um avião por dia.

Em resposta, o Senhor Filipe Rocha afirma que o facto de existirem reuniões não significa que não haja encenações. Estão habituados, ao longo do tempo, a que uma grande parte daquilo que reúnem com a SATA não passa de encenação, quando fala do Governo é sobre a pré-apresentação do projeto de cisão, depois da apresentação do projeto não tiveram mais nenhuma reunião.

Portanto, quando fala nas generalidades que lhes foram apresentadas é sobre aquilo que podem ambicionar como o tempo previsto para que as garantias existam, mas aquilo que é mais concreto de momento é uma revisão do acordo da empresa, no pressuposto de que essa revisão produzirá um acordo de empresa afinado que passará para a nova empresa.

Refere que o acordo de empresa é muitas vezes apontado como um instrumento inflexível e não é verdade, pois tem uma série de regras que permitem alguma flexibilidade e a rentabilização dos recursos. A empresa não cumpre e é nesse aspeto que fazem muitas encenações.

Dá o exemplo de um acordo, em outubro de 2024, que pressupõe determinadas condições e a empresa, algumas delas, nunca cumpriu.

No exercício da réplica, o Deputado Pedro Ferreira questiona, nas Lajes, a operação de um Dash 400 quantos funcionários de handling a SATA tem e precisa e uma operação de um avião da Ryanair, com quase o triplo da capacidade dos passageiros transportados, quantos funcionários tem e precisa.

Em contrarréplica, o Senhor Filipe Rocha refere que se estivesse a discutir essa questão, não estaria a fazer a sua função enquanto dirigente sindical.

Menciona que a Ryanair nunca abandonou o self-handling, alguma razão terá para não o fazer e defende que é essa a discussão que devem fazer.

De seguida, toma a palavra o Deputado Carlos Silva, do Partido Socialista. Questiona se, enquanto representantes dos trabalhadores, sente que estes foram ouvidos e envolvidos no processo de cisão subjacente ao acordo que foi feito com a Comissão Europeia e se essa auscultação, atualmente, tem sido promovida pela administração que está em funções.

A segunda questão tem a ver com a privatização total da atividade do handling, se entende que ainda vão a tempo e que a Região deve fazer tudo o que está ao seu alcance para reverter a intenção de privatizar totalmente a atividade do handling.

Questiona também porque é que essas empresas estão a adotar essa retoma pelo self-handling e se os funcionários têm dado feedback de receio do que possa vir a acontecer no futuro

Em resposta, o Senhor Filipe Rocha refere que discordam com a privatização total do handling e do facto dela sair da esfera do operador aéreo. Clarifica que a Diretiva Comunitária não obriga à venda, mas sim à separação contabilista, a qual são a favor para que se possam fazer contas mais rigorosas sobre o que é que vale cada parte do transporte aéreo, mas numa perspetiva de eficiência, não numa perspetiva de venda de parte do negócio.

Menciona que uma das queixas que têm feito é que ninguém lhes diz quanto é que custará à SATA Air Açores comprar esse serviço fora, que consideram que vai aumentar o custo.

Afirma que o que está no documento da Europa é que "as atividades a alienar, a saber, a Azores Airlines e as operações de assistência em escala representam 50 a 60% das receitas", ou seja, o que a Europa assume é que alienar o handling é alienar a receita e aquilo que se pergunta é se vão alienar a receita e depois vão comprar como é que os custos não aumentam.

Reitera que são a favor da separação contabilística, são completamente contra a privatização.

Menciona que são 100% a favor da aplicação da diretiva comunitária, esta pressupõe o direito ao self-handling e considera exceções para ilhas como as dos Açores, porque a Europa considera que o transporte aéreo nos Açores pode ser considerado um serviço de interesse estratégico, é um serviço de interesse público, sem o qual os Açores não sobrevivem enquanto Região coesa.

Refere que o problema do self-handling é que aquilo que tem sido veiculado é que o handling é uma atividade rentável, na medida em que pode ser prestada a terceiros, se o retirarem, que é na ordem dos 80 a 90% da atividade do transporte aéreo nos Açores, não resta nada de rentável para um eventual privado que queira comprar. O que restará são as obrigações do serviço público que

os privados depois vão inflacionar o máximo possível para ganhar garantidamente, como uma forma de subsidiação, portanto, vão alienar e continuar a subsidiar e os custos vão disparar.

Afirma que a moral dos trabalhadores é, com certeza, a pior possível, sentem-se completamente abandonados pelo acionista que não considera ou que não quer ouvir aquilo que têm, os sindicatos e as estruturas representativas dos trabalhadores, a dizer sabendo que vão eventualmente perder direitos e ver-se obrigados a condições de trabalho que não são aquelas que ambicionavam e que deviam todos ambicionar no crescimento e evolução da sociedade equilibrada.

No exercício da réplica, o Deputado Carlos Silva questiona como é que comenta essa teimosia por parte da administração da SATA e do Governo Regional e a narrativa falsa que tem vindo a ser veiculada de que é uma obrigação legal e que não há nada a fazer.

Em contrarréplica o Senhor Filipe Rocha menciona que para si a teimosia decorre dos compromissos que politicamente foram assumidos, que depois transitam para o acordo com a Europa. Esmagados com a incapacidade de fazer cumprir aquilo que era necessário em primeiro lugar, viram-se para aquilo que parece mais fácil, que é alienar o handling.

Menciona que a SATA é um prolongamento das garantias que o Estado não consegue ter em todas as ilhas, nomeadamente na área da saúde e da educação.

Ainda na primeira ronda toma a palavra o Deputado Joaquim Machado, do Partido Social Democrata, começando por comentar que os desmandos verificados na gestão da SATA desde 2012 deixaram-na em falência técnica desde esse ano, ao ponto de em 2020 a SATA estar com capitais negativos de mais de 369 milhões e que é estranho que durante todo esse processo não se tenha preocupado em ouvir e envolver os trabalhadores nas decisões.

Questiona qual foi o parecer emitido pelo SINTAC quanto à decisão da União Europeia 2023/1229, sobre a concessão de um auxílio estatal com carácter de emergência ao grupo SATA.

Em resposta, o Senhor Filipe Rocha menciona que o SINTAC não emitiu um parecer na altura, mas contrapõe perguntando em que é que resultam os pareceres de 19 entidades. Refere que sabem que os seus parceiros não são ouvidos, que na altura o SINTAC não deu parecer, mas já deu outros onde demonstravam claramente que discordava da gestão da SATA.

Entretanto, com a gestão do Doutor Luís Rodrigues e Mário Chaves, houve um envolvimento substancial de todas as estruturas sindicais e representativas dos trabalhadores, suficiente para

que pudessem na altura tecer todas as dúvidas sobre o assunto e algumas delas partilhadas pelo Doutor Luís Rodrigues, até publicamente.

Portanto, independentemente de terem ou não emitido um parecer na altura, não significa que não tenham opinião, que ela não seja válida e que o Governo Regional não devesse ter ouvido, coisa que ainda não fez.

No exercício da réplica, o Deputado Joaquim Machado reitera que, nesse período, a governação da altura nunca envolveu nem ouviu os trabalhadores, porque a pronúncia do SINTAC nesse período que referiu foi de uma Comissão de Inquérito e, portanto, não por iniciativa do acionista nem da administração, mas sim por impulso do próprio Parlamento.

Relativamente à circunstância do SINTAC não ter emitido o parecer, só revela o porquê de não se ter pronunciado a partir do convite feito pela Comissão Europeia em 4 de setembro de 2020, pela circunstância de nessa altura não estar ainda feita a deliberação e a decisão que obriga a SATA à alienação integral do serviço de assistência em escala.

Menciona que a partir desse momento, Portugal como Estado-membro e a própria Região está obrigada a fazer a alienação, portanto, a partir daí não há opção política, há uma obrigação porque, em contrário, todas as premissas e os pressupostos que levaram à aprovação do auxílio de emergência e à reestruturação estaria em causa.

Questiona ao SINTAC quais as consequências que prevê que a União Europeia aplique a Portugal e mais concretamente à SATA.

Em contrarréplica, o Senhor Filipe Rocha refere que insistir no erro é pior do que errar. Que de nada serviu as reduções de vencimentos e dos subsídios que os trabalhadores aceitaram na altura do COVID.

Responde que não sabe se estão em condições de renegociar porque não é ele que lá vai renegociar, para si, o mais honesto seria assumir o erro e renegociar, já que verdadeiramente o acordo de apoio já não está a ser cumprido.

Na segunda ronda, toma a palavra o Deputado António Lima. Este refere que, ao longo das audições, há quem esteja muito fixado na consulta pública aos interessados por parte da Comissão Europeia, aquilo que se fez no passado tem necessariamente de ser seguido, sem qualquer visão

crítica, mesmo que isso represente que o transporte aéreo nos Açores volte a passar por um período de enormes dificuldades.

Questiona como é que o SINTAC vê aquilo que restará da SATA Air Açores e a sua capacidade de subsistir no futuro e, por exemplo, conseguir qualificar-se e vencer o próximo concurso de obrigações do serviço público de transporte aéreo e inter-ilhas, que tudo indica, deverá ser lançado este ano.

Também questiona se sendo privatizado o handling com obrigações de serviço público, não poderá significar que outras empresas poderão vencer o concurso, deixando a SATA Air Açores sem atividade. Como vê esse risco e se considera que é real.

Em resposta, o Senhor Filipe Rocha refere que o que consta da SATA será uma atividade puramente do voo e com pouca margem. A margem da SATA está no facto de incorporar, na mesma unidade, todos as vertentes do negócio do transporte aéreo é essa parte que dá a vantagem.

Menciona que até a Europa admite que há uma necessidade de garantir obrigações de serviço público, de apoios a uma empresa que queira operar nas condições em que opera a SATA Air Açores.

Portanto, olhando para a questão handling versus operação aérea, se retirar esse serviço do operador aéreo SATA Air Açores, é descapitalizar a SATA SP e deixá-la extremamente frágil no mercado onde um privado entrará, leva o que quer e quando quiser vai-se embora.

No exercício da réplica, o Deputado António Lima questiona se o SINTAC considera as receitas provenientes da assistência em escala de terceiros importantes para equilibrar as contas da SATA Air Açores e também diluir custos, ou seja, se considera que a perda dessa receita pode também ser um fator negativo para a viabilidade futura da SATA Air Açores.

Em contrarréplica, o Senhor Filipe Rocha confirma que a receita de terceiros atenua os custos do transporte aéreo nos Açores, na medida em que ele pode fazer e gerar capitais que reequilibram os aeroportos que não têm essa receita. A Diretiva Comunitária aceita a assistência a terceiros como ela existe hoje nos Açores, uma vez que estão a falar de um mercado que na sua generalidade não é apetecível à exceção, eventualmente de 2 ou 3 ilhas.

De seguida, toma a palavra o Deputado Pedro Ferreira, que questiona, de momento, quanto custa à SATA prestar o serviço de handling, porque o que sabem é que dá um prejuízo de alegadamente 2 milhões de euros.

Em resposta, o Senhor Filipe Rocha afirma não ter essa resposta, nem sequer a administração da SATA o consegue fazer. Refere que têm perguntado sistematicamente qual é o valor do handling e não respondem.

Afirma que o custo do handling nunca foi dissociado ao transporte aéreo e que nunca houve interesse da parte da empresa e nem do Governo Regional, em fazer essa definição que é obrigatória desde 1996.

No exercício da réplica, o Deputado Pedro Ferreira menciona que se o custo está associado, como é que interpreta que seja dissociado um valor de 2 milhões de euros.

Em contrarréplica, o Senhor Filipe Rocha menciona que há cerca de um ano eram 6 milhões e que atualmente são 2 milhões, ou seja, a disparidade é tal que não consegue pronunciar-se sobre o assunto.

De seguida, toma a palavra o Deputado Joaquim Machado, que pede confirmação se a separação contabilística do serviço de assistência em escala devia ter sido feita em 1996.

Questiona se no decurso do processo, ao qual foi chamado o SINTAC, o que foi apresentado pela administração da SATA foi a cisão da parte do handling ou foi a cisão e já o processo de alienação.

Questiona também qual é a fundamentação que faz o SINTAC, relativamente à expressão que utilizou de “fragilização dos direitos e garantias dos trabalhadores”, portanto, em que é que o SINTAC se baseia para dizer que o processo fragiliza direitos e garantias. Se há algum documento a partir do qual se possa inferir isso, se há qualquer indício de prejuízo para os trabalhadores naquilo que são os seus direitos fundamentais e que estão em vigor nos termos acordados.

Em reposta, o Senhor Filipe Rocha menciona que embora a Diretiva de 1996 tenha tido um prazo para ser aplicada integralmente, esse prazo foi sendo alargado. A separação contabilística existe desde a primeira hora e ela não comporta nenhuma alteração substancial, apenas implica que a cada momento se pudesse saber quanto é que custa o handling.

Explica que quando a cisão pressupõe a alienação ou a venda a 100%, discordam, porque se a cisão significasse uma separação de custos, não tinham nenhum problema com isso, consideram é que alienar este serviço da SATA SP é fragilizá-la a médio prazo.

Quanto à fundamentação da perda de direitos, afirma que todos sabem a história do passado recente português na área do handling, portanto, não precisam que ninguém escreva que vão perder os direitos, já sabem que é uma consequência, porque não têm garantias de que será diferente. Lembra que o processo de alienação foi tentado em 2008 e na altura manifestaram a sua discordância para com o mesmo.

No exercício da réplica, o Deputado Joaquim Machado reitera se no processo que está em curso e no diálogo que tem havido e nomeadamente no cumprimento dos prazos legais para a audição prévia dos representantes dos trabalhadores, se o que lhes foi apresentado foi só a cisão ou se a cisão e a alienação.

Comenta que, relativamente à questão das garantias dos direitos dos trabalhadores, não têm garantia de que será diferente, mas têm a certeza que vão perder direitos.

Em contrarréplica, o Senhor Filipe Rocha menciona que sobre os direitos e as garantias têm de trabalhar na previsão, olhando para trás, sabendo estatisticamente o que aconteceu. Refere que não pode confirmar que se perderá uma vez que isso ainda não está consumado, no entanto, tem a plena convicção de que é isso que vai acontecer.

Sobre a questão dos prazos legais, sabe que o prazo legal para a criação da nova empresa são 90 dias, a empresa apresenta-lhes, a 15 de janeiro, o processo concluído, depois, decorrendo os prazos legais e auscultação dos sindicatos e das estruturas, se consumará com a nova empresa. Portanto, naturalmente, não pode dizer que a empresa não cumpriu os prazos legais, não sentiram foi que foram envolvidos honestamente no processo.

Reitera que os acusaram desde a primeira hora de não terem emitido um parecer sobre o documento da Europa, esse documento pressupõe a alienação a 100%, portanto, olham para o projeto de cisão não apenas como uma cisão contabilística, mas como o caminho para concluir ou para cumprir as obrigações que eventualmente dele decorrerão.

Confirma que não podem avaliar o projeto de cisão sem contemplar a possibilidade de venda. Para além da separação contabilística, sobre a qual não têm nenhum problema, é sobre a alienação a 100% que reside a preocupação.

Ainda na segunda ronda, toma a palavra o Deputado Carlos Silva referindo que em novembro de 2024, o Secretário Regional Duarte Freitas afirmava que o handling gerava um prejuízo anual que rondava os 6 milhões de euros e que a decisão de o privatizar, no fundo, resultava do impacto financeiro que isso representava para as contas do grupo. Numa entrevista recente do atual Presidente do Conselho de Administração da SATA, este afirmou que o prejuízo anual do handling rondava os 2 milhões de euros, com tendência a caminhar para o equilíbrio no curto prazo.

Menciona que, entre essas 2 declarações, há um desvio muito significativo em termos de valores, mas há um outro argumento que é relevante, é o facto do atual Presidente da SATA reconhecer que há uma tendência a caminhar para o equilíbrio.

A segunda questão é, como é que analisa essas contradições se é transparência, se é escrutínio, se é auscultação, quando os representantes dos trabalhadores sob ameaça de uma privatização e nem sabem ao certo qual é o impacto que essa atividade gera dentro do grupo.

Por fim, questiona se tem conhecimento se, do ponto de vista contabilístico, existem alguns centros de custos relativamente à atividade do handling, porque existindo já é, no fundo, uma separação contabilística.

Em resposta, o Senhor Filipe Rocha menciona que a meio do ano passado, tiveram uma reunião com o Governo Regional em que confrontaram os 6 milhões, pediram a clarificação desse valor e na altura percebeu-se que o Governo tinha recebido a informação do Conselho de Administração, mas era uma informação que depois não estava materializada em termos práticos, não sabiam exatamente o que era. Do seu ponto de vista, ou não sabem ou vão afinando à medida da necessidade.

Quanto ao centro de custos, acredita que este exista. A empresa nunca apresentou contas do handling e existindo um centro de custos do handling, a informação nunca é clara o suficiente.

No exercício da réplica, o Deputado Carlos Silva concorda com o Senhor Filipe Rocha. Afirma que o Partido Socialista criou uma resolução, que também foi aprovada por outros partidos, exatamente com o propósito de acompanhar e fiscalizar o processo de privatização, porque há muita informação à qual não têm acesso, muita dela que é duvidosa e que não encontra obviamente fundamentação.

Na terceira ronda, estão inscritos os Deputados António Lima, Pedro Ferreira e Joaquim Machado.

Toma a palavra o Deputado António Lima do Bloco de Esquerda. Este refere que a pergunta que se deve colocar é quanto vai custar não ter o handling.

Questiona se o SINTAC acha que a SATA Air Açores está a ser salvaguardada, quando vai ficar sem metade dos trabalhadores e metade da sua atividade. Se isso constitui um meio e uma forma correta do processo de salvação da SATA.

De seguida, toma a palavra o Deputado Pedro Ferreira da Iniciativa Liberal, esclarecendo que a Iniciativa Liberal é a favor da privatização rápida da Azores Airlines e é a favor da manutenção, na esfera pública, da SATA Air Açores e do seu handling.

Questiona se existe alguma noção do valor que a SATA recebe dos serviços de handling que presta a outras companhias aéreas.

Por fim, toma a palavra o Deputado Joaquim Machado do PSD, questionando se aquando da reunião que referiu ter tido com o Governo Regional no ano passado, se já se falava na alienação do handling. Já que foi dito que esse assunto só foi mencionado em janeiro do presente ano.

Quanto ao facto de, em 2008, a SATA ter tido um Conselho de Administração para a área do handling e que foi objeto de contestação, questiona se nessa altura isso preconizava a finalidade da privatização, ou era apenas uma separação de administração contabilística, jurídica e de administração.

Em reposta o Senhor Filipe Rocha, menciona que a SATA SP não está salvaguardada, sendo que existem duas metade de um problema: a alienação do handling, com a eventual degradação do serviço público e a consistência do serviço em sítios onde o handling não seja rentável e a descapitalização da SATA Air Açores, que perdendo esse serviço, perde a dinâmica e a resiliência que tem face a outros possíveis interessados no transporte aéreo, apenas onde ele for rentável, ficando completamente à mercê do mercado. Reitera que a SATA Air Açores tem de garantir o serviço público, independentemente de ele ser rentável ou não.

Quanto ao valor do handling a terceiros, refere que podem saber, ponto a ponto, quanto pode valer uma assistência a terceiros, mas não consegue dar nenhum valor total porque este varia de ilha para ilha e de companhia para companhia.

Em resposta ao Deputado Joaquim Machado, menciona que a questão do handling e da sua cisão não é nova, tanto é que ela existiu desde 2005, quando se iniciou o processo que decorria da

Diretiva, em 2008 contestaram porque já tinham conhecimento do sucedido com a Groundforce e que seria uma má decisão. Consideram que a SATA SP deve manter esse serviço na esfera pública.

Menciona que a novidade que se apresenta a 15 de janeiro, não é propriamente sobre a aplicação da Diretiva ou as intenções de alienar, o que acontece é que durante os últimos anos foi-lhes dito que o processo de handling teria de ser reanalisado com sérias reservas sobre se esse era o melhor caminho e se não desprotegia a SATA SP de uma maneira irremediável, quando ele reaparece já completamente consumado a 15 de janeiro, essa a surpresa.

Assim sendo, o Presidente da Comissão dá por encerrada a audição ao Senhor Filipe Rocha, Vice-Presidente do SINTAC.

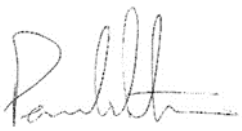
CAPÍTULO III

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.

Ponta Delgada, 26 de março de 2026.

O Relator



Paulo Silveira

O Presidente

Paulo Simões