



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores



Relatório

N.º 01/2016 – FS/SRATC

Auditoria

às contas do Grupo SATA (2009-2013)

Volume I

Janeiro – 2016

Ação n.º 15-201FS2



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Relatório n.º 01/2016 – FS/SRATC

Auditoria às contas do Grupo SATA (2009-2013)

Volume I

Ação n.º 15-201FS2

Aprovação: Sessão ordinária de 21-01-2016

Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas

Palácio Canto

Rua Ernesto do Canto, n.º 34

9504-526 Ponta Delgada

Telef.: **296 304 980**

sra@tcontas.pt

www.tcontas.pt

Salvo indicação em contrário, a referência a normas legais reporta-se à redação indicada no apêndice I do Volume II do presente relatório.

As hiperligações e a identificação de endereços de páginas eletrónicas, contendo documentos mencionados no relatório, referem-se à data da respetiva consulta, sem considerar alterações posteriores.



Plano

Volume I

Índices
Siglas e abreviaturas
Glossário
Sumário

Parte I
Introdução

Capítulo I – Delimitação da ação

- Fundamento, âmbito e objetivos
- Condicionantes
- Contraditório

Capítulo II – Caracterização do grupo SATA

- Estrutura
- Sata Air Açores, S.A.
- Sata Internacional, S.A.
- Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

Parte II
Situação económica e financeira do grupo SATA – 2009-2013

Capítulo I – Condicionantes externas e internas

- Procura
- Preço do *jet fuel*
- Orientações estratégicas
- Indemnizações compensatórias
- Governo societário
- Dimensão da frota
- Política de recursos humanos
- Gestão do *pricing*

Capítulo II – Indicadores económicos e financeiros

- Rendimentos e ganhos
- Gastos e perdas
- EBITDA e resultados
- Autonomia financeira
- Endividamento, encargos da dívida e solvabilidade
- Operações contabilísticas com impacto nas demonstrações financeiras consolidadas



Parte III
Função acionista

Capítulo I – Orientações e controlo

- Enquadramento legal
- Orientações estratégicas
- Outras orientações
- Acompanhamento e controlo

Capítulo II – Acompanhamento de recomendações

- Aplicação de receitas de reprivatizações no capital social da Sata Air Açores, S.A.

Parte IV
Conclusões e recomendações

- Conclusões
- Recomendações
- Decisão

Volume II

Índices

Parte V
Situação económica e financeira das empresas do grupo SATA – 2009-2013

Capítulo I – Sata Air Açores, S.A.

- Dados operacionais
- Indicadores económicos
- Indicadores de estrutura financeira
- Operações contabilísticas

Capítulo II – Sata Internacional, S.A.

- Dados operacionais
- Rotas *charter*
- Atividade global
- Indicadores económicos
- Indicadores de estrutura financeira
- Operações contabilísticas

Capítulo III – Sata – Gestão de Aeródromos, S.A.

- Indicadores económicos
- Indicadores de estrutura financeira



Parte VI
Atividade em regime de concessão de serviços públicos

Capítulo I – Concessão de serviços aéreos entre as ilhas dos Açores

- Contratos de concessão
- Indemnizações compensatórias

Capítulo II – Concessão de serviços aéreos entre o Continente e os Açores e entre os Açores e a Madeira

- Obrigações de serviço público
- Indemnizações compensatórias

Capítulo III – Concessão de serviços aéreos na rota Funchal/Porto Santo/Funchal

- Contratos de concessão
- Indemnizações compensatórias

Capítulo IV – Concessão da gestão de infraestruturas aeroportuárias na Região Autónoma dos Açores

- Contrato de concessão
- Compensação financeira
- Execução de investimentos

Anexos – Respostas apresentadas em contraditório

Apêndices



Índice do Volume I

Plano	1
Índice de quadros	7
Índice de gráficos	7
Siglas e abreviaturas	8
Glossário	9
Sumário	10

PARTE I
INTRODUÇÃO

CAPÍTULO I
DELIMITAÇÃO DA AÇÃO

1. Fundamento, natureza e âmbito	16
2. Objetivos	16
3. Fases da auditoria e metodologia	18
4. Condicionantes e limitações	18
5. Contraditório	20

CAPÍTULO II
CARACTERIZAÇÃO DO GRUPO SATA

6. Estrutura	22
7. Sata Air Açores, S.A.	23
7.1. Objeto	23
7.2. Órgãos sociais	23
7.3. Recursos humanos	23
7.4. Frota	25
8. Sata Internacional, S.A.	25
8.1. Objeto	25
8.2. Órgãos sociais	26
8.3. Recursos humanos	26
8.4. Frota	27
8.5. Delegação no Brasil	27
8.5.1. Objeto	27
8.5.2. Recursos humanos	28



9.	Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	28
9.1.	<i>Objeto</i>	28
9.2.	<i>Órgãos sociais</i>	28
9.3.	<i>Recursos humanos</i>	28

PARTE II
SITUAÇÃO ECONÓMICA E FINANCEIRA DO GRUPO SATA
– 2009-2013

CAPÍTULO I
CONDICIONANTES EXTERNAS E INTERNAS

10.	Condicionantes externas	29
10.1.	<i>Diminuição da procura</i>	29
10.2.	<i>Preço do jet fuel</i>	29
10.3.	<i>Ausência de orientações estratégicas</i>	30
10.4.	<i>Retardamento das indemnizações compensatórias</i>	30
11.	Condicionantes internas	30
11.1.	<i>Governo societário</i>	30
11.1.1.	Funcionamento dos órgãos de administração	30
11.1.2.	Deficiências dos sistemas de controlo interno	33
11.2.	<i>Sobredimensionamento da frota</i>	34
11.3.	<i>Política de recursos humanos</i>	34
11.4.	<i>Gestão do pricing</i>	35

CAPÍTULO II
INDICADORES ECONÓMICOS E FINANCEIROS

12.	Indicadores económicos	37
12.1.	<i>Rendimentos e ganhos operacionais</i>	37
12.2.	<i>Gastos e perdas operacionais</i>	37
12.3.	<i>EBITDA Ajustado e resultados</i>	39
13.	Indicadores de estrutura financeira	41
13.1.	<i>Autonomia financeira</i>	41
13.2.	<i>Estrutura do endividamento</i>	42
13.3.	<i>Liquidez geral</i>	42
13.4.	<i>Encargos da dívida e solvabilidade</i>	43
14.	Operações contabilísticas com impacto materialmente relevante nas demonstrações financeiras consolidadas	44



PARTE III
FUNÇÃO ACIONISTA

CAPÍTULO I
ORIENTAÇÕES E CONTROLO

15. Enquadramento legal	46
16. Orientações estratégicas	46
17. Outras orientações	47
17.1. <i>Orientações dirigidas à Sata Air Açores, S.A.</i>	47
17.2. <i>Orientações dirigidas à Sata Internacional, S.A.</i>	48
18. Acompanhamento e controlo	48
18.1. <i>Elaboração dos documentos exigidos pelo RJSPER</i>	49
18.2. <i>Aprovação dos documentos pelos órgãos sociais</i>	49
18.3. <i>Remessa dos documentos ao titular do capital</i>	50

CAPÍTULO II
ACOMPANHAMENTO DE RECOMENDAÇÕES

19. Aplicação de receitas de reprivatizações no capital social da Sata Air Açores, S.A.	52
19.1. <i>Antecedentes</i>	52
19.2. <i>Operações contabilísticas subjacentes às operações de aumento e de redução do capital</i>	54
19.3. <i>Conclusão</i>	56

PARTE IV
CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Conclusões	57
Recomendações	64
Decisão	66
Ficha técnica	68
Conta de emolumentos	69



Índice de quadros

Quadro 1: Recursos humanos – Sata Air Açores, S.A.....	24
Quadro 2: Despesas com o pessoal – Sata Air Açores, S.A.	24
Quadro 3: Recursos humanos – Sata Internacional, S.A.	26
Quadro 4: Despesas com o pessoal – Sata Internacional, S.A.....	26

Índice de gráficos

Gráfico 1 – Evolução da tarifa média – Mercado “Açores”	36
Gráfico 2 – Evolução da tarifa média – Mercado “EUA”	36
Gráfico 3 – Evolução da tarifa média – Mercado “Canadá”	36
Gráfico 4 – Rendimentos e ganhos operacionais – Grupo SATA	37
Gráfico 5 – Gastos e perdas operacionais – Grupo SATA	38
Gráfico 6 – EBITDA Ajustado – Grupo SATA	39
Gráfico 7 – Indicadores económicos – Grupo SATA.....	40
Gráfico 8 – Estrutura financeira – 2013 – Grupo SATA.....	41
Gráfico 9 – Indicadores de endividamento e estrutura financeira – Grupo SATA.....	41
Gráfico 10 – Estrutura do endividamento – Grupo SATA	42
Gráfico 11 – Dívida financeira e dívida comercial – Grupo SATA	42
Gráfico 12 – Ativo corrente, passivo corrente e passivo não corrente – Grupo SATA.....	43
Gráfico 13 – Encargos líquidos da dívida vs. EBITDA Ajustado – Grupo SATA.....	44



Siglas e abreviaturas

ACMI	—	Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance ¹
CCP	—	Código dos Contratos Públicos
CSC	—	Código das Sociedades Comerciais
doc.	—	documento
DRT	—	Direção Regional dos Transportes
DRTAM	—	Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos
EBITDA	—	Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization ²
FEDER	—	Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional
GRA	—	Governo Regional dos Açores
IATA	—	International Air Transport Association
IGF	—	Inspeção Geral de Finanças
INAC	—	Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P. ³
IRC	—	Código do imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas
NCRF	—	Norma Contabilística e de Relato Financeiro
OSP	—	Obrigações de Serviço Público
p.	—	página
pp.	—	páginas
PROCONVERGÊNCIA	—	Programa Operacional dos Açores para a Convergência
RAA	—	Região Autónoma dos Açores
RJSPER	—	Regime Jurídico do Sector Público Empresarial Regional
SNC	—	Sistema de Normalização Contabilística
SRE	—	Secretaria Regional da Economia
SRTT	—	Secretaria Regional do Turismo e dos Transportes

¹ Contrato em que uma companhia aérea disponibiliza o avião, a tripulação completa, efetua a manutenção e suporta o seguro do avião.

² Lucros antes de juros, impostos, depreciações e amortizações.

³ Atualmente com a denominação de Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), *cf.* artigos 1.º, n.º 1, e 2.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março.



Glossário

A

ACMI – Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance – Contrato nos termos do qual uma companhia de aviação disponibiliza um avião, mediante um preço, sendo responsável pelos custos com a aeronave, tripulação, manutenção e seguros, cabendo ao operador suportar os restantes custos.

ASK – Available Seat Kilometres - Número total de lugares disponíveis para venda, multiplicado pelo número de quilómetros voados.

B

Block hour – Período de tempo decorrido entre o momento em que o avião é deslocado na placa para iniciar os procedimentos de descolagem até à sua chegada à porta de desembarque, após a aterragem.

Break-even load factor – Índice de ocupação (*load factor*) de equilíbrio, em que os rendimentos operacionais igualam os gastos operacionais.

C

Cask – Operating costs per available seat kilometer – Custos por lugar disponível por quilómetro.

Cask non-fuel – Custos por lugar disponível por quilómetro, excluindo os custos com combustível.

E

EBITDA Ajustado – Resultados antes de depreciações, gastos de financiamento e de impostos, expurgados dos ganhos e perdas em subsidiárias, provisões e imparidades. Com este indicador pretende-se aferir a capacidade da empresa para gerar recursos através da sua atividade operacional⁴.

I

IATA – International Air Transport Association.

L

Load factor – Indicador que relaciona o número total de passageiros pagantes transportados (procura) com o número total de lugares disponíveis para venda (oferta), em ambos os casos multiplicado pelo número de quilómetros voados – *RPK* e *ASK*, respetivamente. O indicador tanto pode ser utilizado ao nível da análise de uma rota em concreto ou da rede global das rotas de uma companhia.

R

Rask – Operating revenue per available seat kilometer – Receitas por lugar disponível por quilómetro.

RPK – Revenue Passenger Kilometres – Receitas por passageiro transportado, multiplicado pelo número de quilómetros voados.

⁴ Ao longo do relatório, as referências a EBITDA entendem-se como sendo a EBITDA Ajustado.



Sumário

Apresentação

O presente relatório apresenta o resultado de uma auditoria efetuada ao grupo SATA, orientada para a análise da evolução da respetiva situação económica e financeira, no período compreendido entre 2009 e 2013, e para a apreciação de um conjunto de operações contabilísticas que tiveram um impacto relevante nas demonstrações financeiras relativas a 2013.

A realização desta ação foi solicitada pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

O relatório é constituído por dois volumes.

No **Volume I**, aprecia-se a evolução do desempenho económico e financeiro do grupo SATA no período em apreço, numa perspetiva consolidada. Assim, depois de se caracterizar sinteticamente as empresas do grupo SATA ligadas à atividade aeronáutica (pontos 6. a 9.), identificam-se as principais condicionantes, externas e internas que determinaram aquela evolução no período de 2009 a 2013 (pontos 10. e 11.). Segue-se a análise dos indicadores económicos e financeiros e de operações com impacto materialmente relevante nas demonstrações financeiras consolidadas (pontos 12. a 14.).

Examinam-se, depois, alguns aspectos do exercício da função acionista, ao nível das orientações do Governo Regional e do acompanhamento e controlo realizado (pontos 15. a 18.).

Ainda relacionado com a função acionista, mas já em sede de acompanhamento de recomendações anteriormente formuladas pelo Tribunal de Contas, procede-se à verificação do grau de acatamento das recomendações sobre a aplicação de receitas provenientes da reprivatização da EDA, S.A., no capital social da Sata Air Açores, S.A., conforme deliberação do Governo Regional (ponto 19.).

O primeiro volume encerra com as conclusões da auditoria e com a formulação de recomendações, tendo por base as observações efetuadas em ambos os volumes do relatório.

No **Volume II**, passa-se a uma análise na especialidade, para fundamentar mais detalhadamente as conclusões a que se chegou a propósito do desempenho do grupo.

Começa-se pelo contributo de cada uma das principais empresas para os resultados do grupo: Sata Air Açores, S.A. (pontos 20. a 24.), Sata Internacional, S.A. (pontos 25. a 29.) e Sata – Gestão de Aeródromos, S.A. (pontos 30. a 32.).

Finalmente, destaca-se, pela sua importância, a atividade desenvolvida pelas empresas do grupo SATA em regime de concessão de serviços públicos, quer concessão de serviços aéreos (pontos 33. a 40.), quer de gestão de infraestruturas aeroportuárias (pontos 41. a 43.).



Principais conclusões

Grupo SATA:

- A deterioração do desempenho económico observada a partir de 2011 culminou, em 2013, com o registo de um EBITDA negativo, de -5,1 milhões de euros, situação que traduz a incapacidade do grupo SATA para gerar recursos através das suas atividades operacionais e que é reveladora da insustentabilidade a que chegou o modelo de operação adotado.
- O desequilíbrio operacional da Sata Internacional, S.A. – motivado pela exploração de rotas historicamente deficitárias, que têm absorvido os excedentes proporcionados pelas poucas rotas rentáveis –, e o desequilíbrio financeiro da Sata Air Açores, S.A. – agravado pelos significativos atrasos na regularização das indemnizações compensatórias devidas pela Região –, conduziram o grupo SATA a uma situação económica e financeiramente insustentável.
- No final de 2013, a estrutura de capitais apresentava-se profundamente desequilibrada. A autonomia financeira situava-se em 4,5%, o que traduzia um elevado recurso a capitais alheios para financiar as atividades do grupo. O passivo totalizava 190,3 milhões de euros, dos quais 128,7 milhões de euros venciam-se a curto prazo.
- Entre 2009 e 2013, a dívida financeira consolidada aumentou 114 milhões de euros, fixando-se, neste último ano, em 142,5 milhões de euros, dos quais 92,3 milhões de euros eram exigíveis a curto prazo. Parte substancial desta dívida era titulada pela Sata Air Açores, S.A. – 123 milhões de euros, correspondentes a 86,3% do total.
- A significativa expansão da dívida financeira, num contexto de degradação das condições de financiamento, determinou o agravamento dos resultados financeiros, que passaram de -367,4 mil euros, em 2009, para -7,9 milhões de euros, em 2013, aumentando a pressão financeira sobre o grupo.
- No período em apreço, e em relação às empresas que desenvolvem as respetivas operações na Região, registou-se um aumento líquido de emprego – mais 54 trabalhadores –, ascendendo a 1 291 o número total de trabalhadores do grupo SATA, com referência ao final de 2013. Destes, 638 desempenhavam funções na Sata Air Açores (-18 face a 2009), 637 na Sata Internacional, S.A., (+68) e 16 na Sata Gestão de Aeródromos, S.A., (+4).
- O elevado grau de informalidade subjacente ao processo de tomada de decisão nas empresas do grupo SATA, a par das recorrentes *reservas* expressas pelos auditores externos, no âmbito das certificações legais das



contas, são aspetos reveladores das deficiências dos sistemas de controlo interno implementados, que afetaram a relevância e a fiabilidade da informação financeira produzida.

Sata Air Açores, S.A.:

- Na execução dos contratos de concessão de serviços aéreos entre as ilhas dos Açores e entre o Funchal e Porto Santo, registaram-se desvios entre os défices de exploração reais e os correspondentes valores contratualizados, que nem sempre deram lugar à reposição do equilíbrio financeiro das concessões. Nestas circunstâncias, a Sata Air Açores, S.A., assumiu a componente dos défices não compensados, que, no âmbito das duas concessões, ascenderam a 19,6 milhões de euros (dos quais, 5,1 milhões de euros referentes à rota Funchal/Porto Santo/Funchal),
- Entre 2009 e 2011, a Região obteve financiamento comunitário para as despesas relativas à compensação financeira atribuída à Sata Air Açores, S.A., período durante o qual efetuou os pagamentos nos termos previstos no contrato de concessão. Contudo, a partir de 2011, quando cessou o financiamento comunitário, passaram a registar-se atrasos significativos na regularização das importâncias devidas pela concessão, que, no final de 2013, ascendiam a 39,9 milhões de euros, montante que incorpora verbas ainda não certificadas pelas entidades competentes.
- A falta de pagamento, nos prazos contratualmente estabelecidos, das indemnizações compensatórias devidas pela Região Autónoma dos Açores, enquanto concedente no contrato de concessão de serviços aéreos interilhas, contribuiu para o significativo aumento de 100,2 milhões de euros da dívida financeira da empresa, registado entre 2009 e 2013, e para a consequente degradação da respetiva estrutura de capitais, que neste último exercício evidenciava um nível de endividamento de 94%.
- Não obstante o grave desequilíbrio financeiro da Sata Air Açores, S.A., foi celebrada, em 13-05-2014, uma modificação ao contrato de concessão, postecipando para 2015 e 2016 o pagamento das compensações financeiras devidas pela Região Autónoma dos Açores, enquanto concedente, relativas a seis trimestres já vencidos, no montante global de 35,7 milhões de euros.
- Em 2013, a Sata Air Açores, S.A., apresentou um resultado líquido negativo de 15,8 milhões de euros, que foi fortemente influenciado pela incorporação do prejuízo registado pela Sata Internacional, S.A., no referido exercício, -12,9 milhões de euros.
- Algumas políticas e critérios contabilísticos adotados pelo conselho de administração da Sata Air Açores, S.A., foram objeto de sucessivas



reservas por parte dos auditores externos, face aos impactos materialmente relevantes que tiveram nas demonstrações financeiras apresentadas pela empresa. Por conseguinte, a relevância e fiabilidade dos documentos de prestação de contas – atributos essenciais da informação financeira – não se encontravam salvaguardadas.

Sata Internacional, S.A.:

- Tendo por suporte a informação proporcionada pela contabilidade analítica, constatou-se que, em termos globais, a operação da Sata Internacional, S.A., revelou-se sistematicamente deficitária, ascendendo a 37,6 milhões de euros os prejuízos operacionais registados entre 2009 e 2013, dos quais, 33,5 milhões de euros reportam-se a perdas acumuladas nas rotas regulares e 4,1 milhões de euros a perdas com a operação *charter*.
- Para o desequilíbrio operacional evidenciado no período em apreço, foram determinantes, no mercado regular, as perdas registadas nas rotas operadas em regime concorrencial para a Europa e para a Madeira, que geraram prejuízos acumulados de 31,8 e 16 milhões de euros, respetivamente, absorvendo os excedentes obtidos nas poucas rotas rentáveis – algumas das rotas operadas entre os Açores e o Continente e para a América do Norte. Relativamente ao mercado *charter*, a operação foi sobretudo penalizada pelos voos realizados para a Europa, que acumularam prejuízos de 4,2 milhões de euros.
- A degradação da tarifa média e a manutenção, ou até mesmo o reforço, da operação em rotas historicamente deficitárias contribuíram para agravar os efeitos associados à conjuntura económica adversa, que se traduziu na redução da procura e no agravamento dos custos com combustíveis. Neste contexto, a manutenção da dimensão da frota constituiu um elemento de pressão adicional sobre a exploração, dificultando a diluição dos custos fixos associados à pesada estrutura com que a empresa se encontrava a operar.
- A deterioração da capacidade da empresa para gerar recursos implicou a intensificação do recurso ao endividamento – de 12,5 milhões de euros, em 2009, para 30,1 milhões de euros, em 2013 –, com o conseqüente agravamento dos juros e gastos similares suportados, que, neste último exercício, ascenderam a 2 milhões de euros, face aos 900 mil euros registados em 2009.
- As recorrentes *reservas* expressas pelos auditores externos nas certificações legais das contas referentes aos exercícios de 2009 a 2013 suscitam dúvidas relativamente à relevância e fiabilidade da informação financeira produzida, a qual não refletia, adequadamente, o desequilíbrio operacional da Sata Internacional, S.A.



Sata Gestão de Aeródromos, S.A.:

- Entre 2009 e 2013, a Região cometeu à empresa a responsabilidade pela execução de um conjunto de investimentos, no montante de 117,6 milhões de euros, comprometendo-se a suportar a componente das despesas não comparticipadas por fundos comunitários.
- O atraso na regularização das contrapartidas financeiras devidas pela Região, que, no final de 2013, ascendiam a 7,5 milhões de euros, obrigou a Sata Gestão de Aeródromos, S.A., a financiar-se junto da Sata Air Açores, S.A., no montante de 4,9 milhões de euros.

Função acionista – Orientações e controlo:

- No período em referência, não existiam evidências de o Governo Regional ter emitido orientações específicas para as empresas do grupo SATA, nos termos legalmente previstos.
- As atas das reuniões dos órgãos de administração não documentam a tomada de deliberações sobre aspetos essenciais das atividades operacionais das empresas.
- As empresas do grupo SATA não cumpriram, na generalidade, a obrigação legal de remessa ao titular do capital dos documentos necessários ao acompanhamento e controlo das suas atividades.

Acompanhamento de recomendações:

- A verba de 21 580 734 euros transferida para a Sata Air Açores, S.A., em 2005, proveniente da reprivatização da Eletricidade dos Açores, S.A., foi aplicada no pagamento das indemnizações compensatórias devidas pela Região, operação que contraria o disposto na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 293.º da Constituição e no n.º 3 do artigo 17.º da Lei n.º 11/90, de 5 de abril (Lei Quadro das Privatizações).

Nos Relatórios e Pareceres sobre a Conta da Região, referentes aos exercícios de 2005 a 2007 e de 2010 a 2012, o Tribunal de Contas formulou, reiteradamente, recomendações no sentido do Governo Regional promover a regularização da situação descrita, conferindo àquela verba o destino legalmente previsto.

As referidas recomendações não foram acolhidas até à presente data.



Recomendações

Ao Governo Regional:

- Definir as orientações estratégicas para as empresas do grupo SATA, nos termos legalmente previstos, consubstanciando as metas e objetivos para as empresas, com carácter plurianual.
- Celebrar contratos de gestão com os gestores públicos do grupo SATA, definindo os objetivos a atingir.
- Promover a real aplicação da verba de 21 580 734 euros proveniente da reprivatização da Eletricidade dos Açores, S.A., nas finalidades definidas na Constituição e na Lei Quadro das Privatizações, acolhendo, efetivamente, as recomendações formuladas sobre o assunto, nos relatórios e pareceres sobre as contas da Região Autónoma dos Açores, relativas aos anos de 2005 a 2007 e de 2010 a 2012.

Ao Governo Regional, à Sata Air Açores, S.A., e à Sata Gestão de Aeródromos, S.A.:

- Promover o cumprimento pontual dos contratos de concessão, sem introduzir modificações que visem apenas adiar o pagamento das contrapartidas financeiras.

À Sata Air Açores, S.A.:

- Tomar as medidas adequadas de modo a assegurar o cumprimento dos défices de exploração acordados no âmbito dos contratos de concessão celebrados.
- Incluir, nas alterações aos planos de exploração aprovados, a correspondente compensação financeira devida pela concedente, evidenciando, autonomamente, nos relatórios anuais de execução da concessão, os efeitos financeiros decorrentes de tais modificações.
- Observar os prazos para a elaboração e remessa à concedente dos relatórios anuais referentes à execução da concessão.

À Sata Internacional, S.A.:

- Definir e executar um plano estratégico plurianual que assegure a recuperação, a prazo, da sustentabilidade económica e financeira da empresa, incorporando as orientações estratégicas emitidas pelo Governo Regional.



PARTE I

INTRODUÇÃO

Capítulo I

Delimitação da ação

1. Fundamento, natureza e âmbito

- 1 Na sequência de solicitação da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores⁵, o programa de fiscalização da Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas⁶ prevê a realização de uma ação de controlo sucessivo às contas do grupo SATA, relativas ao período compreendido entre 2009 e 2013.
- 2 A auditoria, de natureza financeira, incide sobre as principais empresas que constituem o grupo SATA – Sata Air Açores, S.A., Sata Internacional, S.A., e Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

2. Objetivos

- 3 A ação tem como objetivos:
 - Avaliar o desempenho económico e a posição financeira das empresas do grupo SATA e o respetivo contributo individual para a situação consolidada, atingida no final de 2013;
 - Analisar as operações contabilísticas que tiveram impacto materialmente relevante na estrutura financeira e nos resultados das empresas do grupo SATA, nomeadamente:

⁵ Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 24/2014/A, de 19 de agosto, publicada no Diário da República, 1.ª série, n.º 158, de 19-08-2014, pp. 4267 e 4268, e no Jornal Oficial da Região Autónoma dos Açores, I série, n.º 97, de 20-08-2014, pp. 1742 e 1743.

No âmbito económico e financeiro, o pedido para a realização da presente auditoria sustentou-se nos seguintes considerandos:

... o Grupo SATA registou no ano de 2013 um prejuízo de 15,75 milhões de euros;

(...)

... as contas relativas a 2013 evidenciaram a existência de diversos artifícios contabilísticos que evitaram que os capitais próprios do Grupo resvassem para terreno negativo, lançando fortes dúvidas das entidades independentes com responsabilidades pela certificação e auditoria das contas;

... o Grupo SATA admite ter prejuízos também em 2014;

⁶ Aprovado pela Resolução n.º 1/2014, do Plenário Geral do Tribunal de Contas, em sessão de 15-12-2014, publicada no Diário da República, 2.ª série, n.º 247, de 23-12-2014, p. 32338, e no Jornal Oficial da Região Autónoma dos Açores, II série, n.º 243, de 18-12-2014, p. 8018.



- A operação de reavaliação da frota aérea da Sata Air Açores, S.A., no montante de 8,8 milhões de euros;
 - As prestações acessórias realizadas pela Sata Air Açores, S.A., enquanto acionista da Sata Internacional, S.A., no montante de 17,5 milhões de euros;
 - A subavaliação de responsabilidades assumidas em exercícios anteriores, no montante de 10,6 milhões de euros;
 - As variações anuais das provisões da Sata Air Açores, S.A., que, em 2013, apresentaram uma redução de 3,5 milhões de euros;
 - Os instrumentos financeiros derivados, no âmbito de operações de cobertura de riscos⁷;
 - Outras operações com impacto relevante nas demonstrações financeiras.
- Avaliar o sistema de controlo interno instituído nas empresas do grupo, em particular na Sata Air Açores, S.A., e na Sata Internacional, S.A.;
 - Analisar a posição financeira do grupo SATA no final de 2013, tendo em consideração as *reservas* expressas pelo auditor externo relativamente aos procedimentos contabilísticos adotados e que tiveram um impacto materialmente relevante nas correspondentes demonstrações financeiras;
 - Analisar o relacionamento financeiro com a Região Autónoma dos Açores e com o Estado, no âmbito dos contratos de concessão da exploração de serviços aéreos regulares inter-ilhas e entre a Região, o Continente e o Funchal;
 - Efetuar a circularização relativa às transferências do FEDER recebidas pela Região Autónoma dos Açores relativas ao objetivo específico 10.1 – *Compensar os custos de funcionamento dos sistemas de transporte no arquipélago*;
 - Verificar o cumprimento da Lei-Quadro das Privatizações, designadamente no que se refere ao aumento do capital social da Sata Air Açores, S.A., realizado em 2009, mediante a aplicação de parte da receita da privatização proveniente da alienação pela Região de um lote de ações representativas de 33,92% do

⁷ De acordo com a informação disponibilizada pela entidade auditada, no período em análise foram realizadas diversas operações relacionadas com a contratação de instrumentos financeiros derivados, com o intuito de mitigar os riscos inerentes à exposição do grupo SATA às variações do preço do combustível e das taxas de câmbio e de juros. De acordo com a mesma informação, essas operações originaram perdas acumuladas na ordem dos 2,7 milhões de euros (*cf.* o quadro remetido, em *pen drive*, a coberto da carta com ref.ª SAI-SP/2015/24 e CA-SP/2013/14, de 18-03-2015 – doc.ºs 03.260 e 03.282, respetivamente). No âmbito da presente ação não foi reunida prova suficiente e apropriada que permita certificar os valores em causa.



capital social da EDA – Eletricidade dos Açores, S.A., e operações subsequentes, efetuadas ao nível dos capitais próprios daquela empresa, matéria abordada, desde 2010, nos sucessivos relatórios e pareceres sobre a Conta da Região;

- 4 No âmbito material da ação, encontrava-se ainda previsto verificar a aplicação, às empresas do grupo SATA, das medidas de consolidação orçamental fixadas nas leis do Orçamento do Estado.
- 5 Na sequência dos trabalhos de campo, observaram-se indícios de incumprimento das referidas medidas. Como o tema em causa carece de aprofundamento, e para não proterlar a conclusão da presente ação, optou-se por incluir, num próximo plano de fiscalização, uma ação tendo por objeto específico a referida matéria.

3. Fases da auditoria e metodologia

- 6 A realização da auditoria compreendeu as fases de planeamento, execução e avaliação e elaboração do relato, sendo, em cada momento, adotados os procedimentos suportados nas metodologias acolhidas pelo Tribunal de Contas, designadamente no seu Manual de Auditoria e de Procedimentos⁸, com as adaptações que se justificaram em função do tipo e natureza da auditoria.
- 7 Realizaram-se trabalhos de campo, em duas fases. A 1.ª fase decorreu entre os dias 26 de janeiro e 2 de fevereiro de 2015, e a 2.ª fase, nos dias 5 e 6 de março de 2015.
- 8 Os documentos que fazem parte do dossiê corrente constam de ficheiros gravados em CD, que foi incluído no processo, a fls. 2. Esses documentos estão identificados, no *Apêndice XVI* do Volume II do presente Relatório, por um número e uma breve descrição do seu conteúdo. O número de cada documento corresponde ao nome do ficheiro que o contém. Nas referências feitas a esses documentos ao longo do Relatório identifica-se apenas o respetivo número e, se for o caso, a página do ficheiro.

4. Condicionantes e limitações

- 9 Os responsáveis pelo grupo SATA responderam à generalidade das solicitações da equipa de auditoria. Porém, registaram-se demoras na disponibilização de alguns elementos, bem como na prestação de informações necessárias ao cabal esclarecimento das questões suscitadas.
- 10 Com efeito, antes do início dos trabalhos de campo, foi solicitada a colaboração do Presidente do Conselho de Administração da SATA, SGPS, S.A., no sentido de pro-

⁸ Resolução n.º 2/99 – 2.ª Secção, de 28-01-1999.



mover a disponibilização de um conjunto de documentos e informações essenciais à realização da ação⁹.

- 11 Parte da informação foi disponibilizada de forma incompleta, designadamente o Plano Estratégico 2015-2020 do grupo SATA, em que, inicialmente, apenas foi entregue um resumo, tendo a versão integral sido entregue somente no terceiro dia da 1.ª fase dos trabalhos de campo, após insistência da equipa de auditoria.
- 12 No decurso dos trabalhos de campo solicitaram-se novos documentos probatórios relacionados com algumas das asserções contidas nas demonstrações financeiras das subsidiárias do grupo SATA e com outras questões relacionadas com o âmbito material da ação, informações essas que foram solicitadas verbalmente aos diversos colaboradores entrevistados.
- 13 Alguma dessa informação foi remetida ao Tribunal, no dia 25-02-2015, ou seja, mais de um mês após ter sido pedida. Relativamente aos elementos em falta, e após várias insistências¹⁰, a respetiva remessa deu-se por concluída a 27-05-2015, isto é, três meses depois de solicitada.
- 14 Os trabalhos de auditoria foram igualmente condicionados pela dificuldade de obtenção de evidências formais de suporte a decisões estratégicas e operacionais tomadas no período temporal abrangido pela ação, bem como em relação ao registo contabilístico de operações realizadas pelas empresas do grupo.
- 15 A este propósito salienta-se o elevado grau de informalidade no âmbito do processo de tomada de decisões importantes relacionadas, por exemplo, com a definição de rotas e com a gestão do *pricing* pela Sata Internacional, S.A., e com o reforço da operação da Sata Air Açores, S.A., no interior da Região Autónoma dos Açores, sem contrapartida financeira para fazer face aos sobrecustos incorridos. Não existem evidências dessas decisões terem sido tomadas pelos órgãos das sociedades, o que se conclui com base na consulta das atas das reuniões dos conselhos de administração e das assembleias gerais, realizadas no período em análise.
- 16 No que diz respeito ao registo contabilístico das operações, a insuficiência de suporte documental impossibilitou a certificação dos saldos relativos: *i*) às rubricas “Documentos pendentes de voo” e “Provisões”; *ii*) às operações contabilizadas entre as empresas do grupo SATA, designadamente, às prestações de serviços, aos fornecimentos e serviços externos e às dívidas intergrupo; *iii*) às indemnizações compensatórias registadas pela Sata Internacional, S.A., designadamente quanto aos montantes devidos no exercício, solicitados e aceites pelo Governo da República.

⁹ Ofício n.º 69-UAT II, de 23-01-2015 (doc. 01.028).

¹⁰ Ofícios n.ºs 222-UAT II, de 25-02-2015, 287-UAT II, de 10-03-2015, e 548-UAT II, de 29-04-2015 (doc.ºs 01.031 a 01.033).



- 17 Detetaram-se, ainda, inconsistências ao nível da informação financeira disponibilizada durante os trabalhos de campo, indiciadoras das fragilidades do sistema de controlo interno implementado na área da contabilidade, designadamente: *i)* divergências entre os saldos de algumas rubricas constantes dos balancetes analíticos de encerramento¹¹ e os saldos inscritos nas demonstrações financeiras¹²; *ii)* a não adoção de um critério uniforme na relevação contabilística das dívidas entre empresas do grupo, que nos balancetes analíticos encontravam-se registadas na rubrica “268 – Acionistas/sócios – Outras operações”, enquanto nos balanços foram inscritas na rubrica “278 – Outras contas a receber e a pagar – Outros devedores e credores”.
- 18 Refira-se, também, a circunstância dos membros do conselho de administração das empresas do grupo SATA, que foram entrevistados, terem, recorrentemente, afirmado desconhecer o fundamento das decisões estratégicas tomadas entre 2009 e 2013, alegando, para o efeito, o início recente de funções no cargo ou que as matérias em causa não integravam o âmbito das respetivas competências¹³.
- 19 Já na fase de contraditório, salienta-se a dificuldade em notificar o, então, presidente do conselho de administração das empresas do grupo SATA, Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves, no âmbito do contraditório pessoal. Com efeito, após várias diligências efetuadas nesse sentido, desde 23-10-2015, o responsável só acusou a receção da notificação em 11-11-2015¹⁴.
- 20 Por último, já no final do prazo para o exercício do contraditório, o presidente do conselho de administração das empresas do grupo SATA requereu a prorrogação do prazo de resposta¹⁵.

5. Contraditório

- 21 Para efeitos de contraditório institucional e pessoal, em conformidade com o disposto no artigo 13.º da LOPTC, o relato foi remetido aos departamentos competentes do Governo Regional, às entidades auditadas e aos membros dos respetivos conselhos de administração, a saber:

¹¹ Doc.ºs 03.001 a 03.039.

¹² Doc.ºs 01.003 a 01.027.

¹³ Um dos membros que integrava os órgãos de administração das empresas exercia funções desde janeiro de 2010, ao passo que os restantes tinham iniciado funções em maio de 2013 (dois administradores) e maio de 2014 (um administrador).

¹⁴ Notificação postal através do ofício n.º 1506-ST, de 23-10-2015, que foi devolvido, sendo posteriormente remetido, através de correio eletrónico, o ofício n.º 1562-ST, de 05-11-2015, que apenas foi rececionado em 11-11-2015 (doc.ºs 07.01.13 e 07.01.22).

¹⁵ O requerimento foi efetuado através de mensagem de correio eletrónico, de 27-11-2015, que mereceu o seguinte despacho: «Apesar de o presente pedido de prorrogação só agora ter sido formulado, no final do prazo para exercício do direito de contraditório, tendo praticamente decorrido um mês desde que as empresas do Grupo SATA acusaram a receção do relato que lhes foi remetido, no âmbito do contraditório institucional, defiro o pedido de prorrogação, o que implicará, necessariamente, um atraso na elaboração do relatório final.» (doc. 07.02.06).



- Vice-Presidência, Emprego e Competitividade Empresarial;
- Secretaria Regional do Turismo e Transportes;
- Sata SGPS, S.A.;
- Sata Air Açores, S.A.;
- Sata Internacional, S.A.;
- Sata Gestão de Aeródromos, S.A.;
- António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes, António Maurício do Couto Tavares de Sousa, Isabel Maria dos Santos Barata, Luís Filipe Soares Borges da Silveira, Luísa Maria Estrela Rego Miranda Schanderl e Vítor Manuel Ângelo de Fraga, na qualidade de membros do conselho de administração da Sata SGPS, S.A., da Sata Air Açores, S.A., da Sata Internacional, S.A., e da Sata Gestão de Aeródromos, S.A.;
- Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves, na qualidade de membro do conselho de administração da Sata SGPS, S.A., da Sata Air Açores, S.A., e da Sata Gestão de Aeródromos, S.A.;
- Francisco César Ramos Fernandes Gil, na qualidade de membro do conselho de administração da Sata Air Açores, S.A., e da Sata Internacional, S.A.;
- António Manuel da Silva Amaral, Filipa Cármen Henriques Gouveia Rato Rosa e Rui Miguel de Cortez de Castro e Quadros, na qualidade de membros do conselho de administração da Sata Air Açores, S.A..

- 22 No âmbito do contraditório institucional, pronunciaram-se a Vice-Presidência, Emprego e Competitividade Empresarial e, em conjunto, as empresas do grupo SATA. Em sede de contraditório pessoal, responderam António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes e Luísa Maria Estrela Rego Miranda Schanderl¹⁶.
- 23 As alegações apresentadas foram tidas em conta na elaboração do relatório.
- 24 Nos termos do disposto na parte final do n.º 4 do artigo 13.º da LOPTC, as respostas, com exceção dos respetivos anexos, encontram-se integralmente transcritas no *Anexo I* do Volume II do relatório.

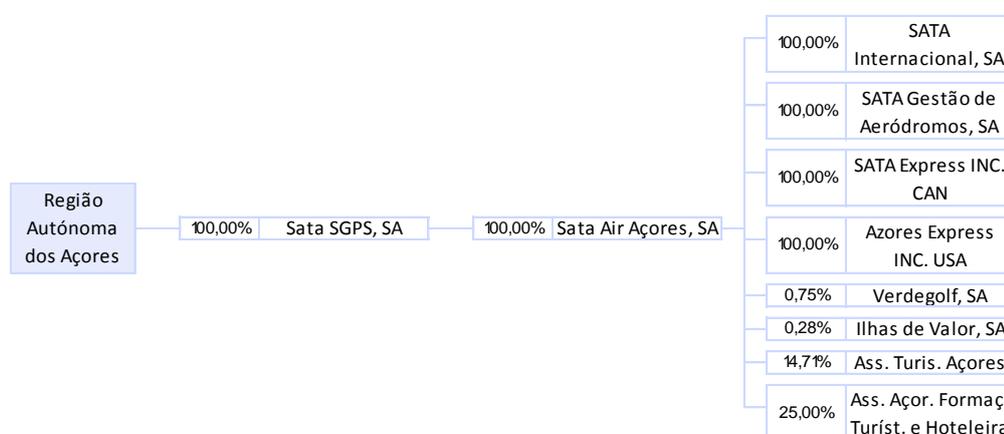
¹⁶ Neste último caso apenas para comunicar que nada tinha a acrescentar quanto ao teor do relato.



Capítulo II Caracterização do grupo SATA

6. Estrutura

- 26 Em 31-12-2013, o grupo SATA incluía, para além de participações minoritárias, seis sociedades comerciais detidas integralmente, direta ou indiretamente, pela Região Autónoma dos Açores:



- 27 O atual modelo societário do grupo SATA caracteriza-se por ser a Sata Air Açores, S.A., e não a Sata SGPS, S.A., a exercer o controlo da carteira de participações da Região no sector dos transportes aéreos, não tendo ainda sido concretizado o modelo definido, há 10 anos, no Decreto Legislativo Regional n.º 23/2005/A, de 20 de outubro, que criou a Sata SGPS, S.A.¹⁷.
- 28 Por conseguinte, nas demonstrações financeiras individuais da Sata Air Açores, S.A., são anualmente refletidos os resultados das suas subsidiárias, de acordo com o método da equivalência patrimonial.
- 29 Conforme definido no âmbito material da auditoria¹⁸, a ação não abrange as participações minoritárias nem as subsidiárias Sata Express INC. CAN e Azores Express INC. USA¹⁹.

¹⁷ A este nível, o Plano de Negócios 2015/20 do grupo SATA (slide 16) preconiza a «[a]lteração da estrutura de participações sociais para dotar a SATA SGPS de funções diretas de estratégia e controlo sobre todas as subsidiárias» (doc. 03.113). O Decreto Legislativo Regional n.º 23/2005/A, de 20 de outubro, previa que a Sata, SGPS, S.A., tivesse, como objeto social, «... a gestão integrada, sob forma empresarial, da carteira de participações da Região Autónoma dos Açores no sector do transporte aéreo e, através das empresas participadas de objecto especializado, a exploração da actividade de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, a exploração de actividades relacionadas com viagens e turismo, com a manutenção de aeronaves e com a assistência em escala ou handling e com a gestão de infra-estruturas aeroportuárias.» (n.º 2 do artigo 1.º). Em consequência, determinava que a Sata Air Açores, S.A., transmitisse as suas participações sociais para a Sata, SGPS, S.A. (n.º 2 do artigo 7.º), após a constituição de uma nova sociedade, tendo por objeto a assistência em escala e a autoassistência, por cisão da Sata Air Açores, S.A. (n.º 1 do artigo 7.º).

¹⁸ Ponto 2., *supra*.



7. Sata Air Açores, S.A.

7.1. Objeto

30 A Sata Air Açores, S.A., tem por objeto social²⁰:

- a prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros, carga e correio;
- a realização de operações comerciais, industriais e financeiras relacionadas com o transporte aéreo;
- a exploração de atividades referentes a viagens e turismo;
- a manutenção de aeronaves; e
- a prestação de serviços de *handling*.

31 Garante o serviço público de transporte aéreo entre as nove ilhas do arquipélago dos Açores, assegurando ligações aéreas regulares interilhas ao abrigo de um contrato de concessão celebrado com a Região Autónoma dos Açores²¹.

32 Entre 2007 e 2013 realizou voos regulares na rota Funchal/Porto Santo/Funchal, a coberto de um contrato de concessão celebrado com o Estado²².

7.2. Órgãos sociais

33 São órgãos sociais da Sata Air Açores, S.A., a assembleia geral²³, o conselho de administração²⁴ e o fiscal único.

7.3. Recursos humanos

34 No final de 2013, a Sata Air Açores, S.A., possuía 638 trabalhadores, menos 18 do que em 2009.

¹⁹ A Azores Express INC. USA, e a Sata Express INC. CAN são operadores turísticos sediados nos Estados Unidos da América e no Canadá, respetivamente, que comercializam a operação da Sata Internacional, S.A., na América do Norte. No final de 2013, tinham ao seu serviço, a primeira, 10 trabalhadores, e a segunda, 13.

²⁰ Conforme artigo 3.º dos Estatutos da Sata Air Açores, S.A. (doc. 03.040).

²¹ Cfr. Capítulo I da Parte VI (Volume II).

²² Cfr. Capítulo III da Parte VI (Volume II).

²³ A mesa da assembleia geral é composta pelo presidente, vice-presidente e secretário.

²⁴ O conselho de administração é constituído por quatro administradores executivos, sendo um deles presidente. Os respetivos membros, no período de 2009-2013, encontram-se identificados no *Apêndice III* do Volume II (doc. 03.041).



Quadro 1: Recursos humanos – Sata Air Açores, S.A.

	2009	2010	2011	2012	2013	Δ 09/13
Pessoal navegante	84	90	90	86	90	7,1%
Pessoal de terra	96	95	88	84	96	0,0%
Manutenção de aeronaves	69	66	64	66	64	-7,2%
Handling	407	405	386	395	388	-4,7%
Total	656	656	628	631	638	-2,7%

Quadro 2: Despesas com o pessoal – Sata Air Açores, S.A.

(em milhões de Euro)

	2009	2010	2011	2012	2013	Δ 09/13
Pessoal navegante	6,7	7,3	7,8	6,9	8,0	19,6%
Pessoal de terra	4,3	4,2	3,6	3,2	3,9	-9,2%
Manutenção de aeronaves	2,4	2,7	2,5	2,3	2,5	7,0%
Handling	11,1	11,3	10,9	9,7	10,3	-7,4%
Total	24,5	25,5	24,9	22,0	24,8	1,0%

- 35 O pessoal afeto ao *handling* (388 trabalhadores, 60,8% do total), gerava encargos anuais de 10,3 milhões de euros (+19,6% do que em 2012), correspondente a 41,7% das despesas com o pessoal.
- 36 O pessoal navegante representava 14,1% dos trabalhadores, com encargos anuais de 8 milhões de euros (+15,9% do que em 2012), o que corresponde a 32,2% das despesas com o pessoal²⁵.
- 37 No período 2009-2013 registou-se um decréscimo de 18 trabalhadores (-2,7%).
- 38 Em 2013, **as despesas com o pessoal representavam 44,6% da estrutura de gastos da empresa e absorviam cerca de 43% dos rendimentos gerados no exercício**²⁶.

²⁵ Esta informação, disponibilizada pela Direção de Recursos Humanos, diz respeito aos trabalhadores ativos no grupo SATA a 31 de dezembro de cada ano, pelo que o total destes custos não é comparável com a informação constante do relatório integrado, uma vez que não considera os custos com trabalhadores sazonais, custos com trabalhadores que já não se encontravam ao serviço na referida data, custos com reformados e custos com formação (doc.ºs 03.042 a 03.046). Nas demonstrações de resultados relativas aos exercícios de 2009 a 2013 os gastos com o pessoal foram de 28,2, 25,6, 20,9, 22,1 e 27,8 milhões de euros, respetivamente (doc.ºs 01.013 a 01.017).

Em 2011, o total dos gastos com o pessoal apresentado é superior ao constante da demonstração de resultados, com a seguinte justificação: «No ano de 2011 foi ajustada a nossa responsabilidade do fundo de pensões devido à alteração da taxa de desconto, tendo sido abatido o custo de 5,3 ME na conta 63321, que resultou num saldo acumulado negativo na mesma rubrica de 4.5ME». (doc.ºs 03.047 e 03.048).

²⁶ Para este efeito, consideraram-se os gastos com o pessoal registados na demonstração de resultados de 2013. No cômputo dos rendimentos operacionais do exercício excluíram-se os ganhos imputáveis a subsidiárias. No cálculo dos gastos operacionais do exercício relevaram os custos das mercadorias vendidas e consumidas, os fornecimentos e serviços externos, os gastos com o pessoal, os outros gastos e perdas, as provisões, as imparidades, as depreciações e as reversões de depreciações (excluíram-se as perdas imputáveis a subsidiárias).



7.4. Frota

- 39 À data de 31-12-2013, a frota da Sata Air Açores, S.A., era constituída por dois *DASH Bombardier DH-200* (DH2), com capacidade para 37 passageiros e por quatro *DASH Bombardier DH-400 NexGen* (DH4), com 80 lugares disponíveis.
- 40 A primeira fase da renovação da frota iniciou-se em julho de 2009, com a entrada ao serviço dos dois *DASH Q200* e a segunda em janeiro de 2010, com a entrega do primeiro *DASH Q400*. A segunda aeronave foi recebida em fevereiro e as duas restantes em março de 2010.
- 41 A idade média atual dos *DASH Q200* e *Q400* é de 18 e 5 anos, respetivamente²⁷.

8. Sata Internacional, S.A.

8.1. Objeto

- 42 A Sata Internacional, S.A., encontra-se licenciada para operar voos no exterior dos Açores e tem por objeto social²⁸:
- a exploração da indústria de transportes aéreos comerciais regulares e não regulares de passageiros, de carga e de correio;
 - a exploração de serviços e a realização de operações comerciais, industriais e financeiras, que incluem a assistência a aeronaves no aeroporto;
 - a formação de pessoal técnico; e
 - a cedência e fornecimento de meios técnicos e humanos a outras empresas do sector.
- 43 No período de 2009 a 2013 a sua atividade concentrou-se, essencialmente:
- nos percursos de Ponta Delgada para Lisboa, Porto e Funchal, ao abrigo de obrigações de serviço público²⁹;
 - nas ligações aéreas para a América do Norte e Europa, operando neste caso em regime de mercado concorrencial;
 - na ligação entre Lisboa e São Salvador da Baía (Brasil), a partir de 2012, igualmente explorada em regime concorrencial³⁰;

²⁷ Sobre a adequação da frota à operação desenvolvida, *cf.* ponto 20.3. (Volume II).

²⁸ Conforme artigo 3.º dos respetivos Estatutos (doc. 03.055).

²⁹ *Cfr.* Capítulo II da Parte VI (Volume II).

³⁰ A rota Lisboa/São Salvador/Lisboa foi descontinuada logo no início de 2014. *Cfr.* ponto 8.5., *infra*, sobre a delegação da Sata Internacional, S.A., em São Paulo, no Brasil, que foi constituída para apoiar esta rota.



- nas ligações entre Ponta Delgada, Funchal, Las Palmas e Faro, utilizando um avião da Sata Air Açores, S.A., em regime de ACMI, a partir de 2011;
- em voos charter para outros destinos.

8.2. Órgãos sociais

44 Os órgãos sociais da Sata Internacional, S.A., são a assembleia geral³¹, o conselho de administração³², o conselho fiscal³³ e o fiscal único.

8.3. Recursos humanos

45 Em 31-12-2013, a Sata Internacional, S.A., possuía 637 trabalhadores³⁴, mais 68 do que em 2009 (o que corresponde a um acréscimo de 12%).

Quadro 3: Recursos humanos – Sata Internacional, S.A.

	2009	2010	2011	2012	2013	Δ 09/13
Pessoal navegante	303	299	279	284	309	2,0%
Pessoal de terra	266	296	298	311	328	23,3%
Total	569	595	577	595	637	12,0%

46 O pessoal navegante representava 48,5% dos trabalhadores ao serviço da empresa. Os respetivos encargos anuais – 19,9 milhões de euros (+6,7% do que em 2012) – correspondiam a 71,5% das despesas com o pessoal.

47 Os encargos anuais com o pessoal de terra – cerca de 8 milhões de euros – evidenciaram um crescimento de 15,7% relativamente ao ano anterior e de 21,7% no período de 2009 a 2013³⁵.

Quadro 4: Despesas com o pessoal – Sata Internacional, S.A.

(em milhões de Euro)

	2009	2010	2011	2012	2013	Δ 09/13
Pessoal navegante	18,8	19,9	20,4	18,7	19,9	5,9%
Pessoal terra	6,5	7,1	7,7	6,9	8,0	21,7%
Total	25,3	27,0	28,0	25,5	27,9	10,0%

³¹ A mesa da assembleia geral é composta pelo presidente, vice-presidente e secretário.

³² O conselho de administração é constituído por três administradores executivos, sendo um deles presidente. Os respetivos membros, no período de 2009-2013, encontram-se identificados no *Apêndice IV* do Volume II (doc. 03.041).

³³ A mesa do conselho fiscal é composta pelo presidente, vice-presidente, secretário e um suplente.

³⁴ Doc.ºs 03.042 a 03.046.

³⁵ Informação disponibilizada pela Direção de Recursos Humanos, *cf.* nota de rodapé 25. Nas demonstrações de resultados relativas aos exercícios de 2009 a 2013 os gastos com o pessoal foram de 27,3, 29,4, 28,4, 26,5 e 31,0 milhões de euros, respetivamente (doc.ºs 01.018 a 01.022).



- 48 Em 2013, as despesas com o pessoal representavam 18,1% da estrutura de gastos da empresa e absorviam cerca de 19,6% dos rendimentos obtidos no exercício³⁶.

8.4. Frota

- 49 No período em análise, a Sata Internacional, S.A., operou com uma frota constituída por quatro *Airbus A310*, com 222 lugares disponíveis, e por quatro *Airbus A320*, com capacidade para 161/165 passageiros.
- 50 A idade média dos equipamentos A310 e A320 era de 23 e 11 anos, respetivamente.

8.5. Delegação no Brasil

8.5.1. Objeto

- 51 A delegação da Sata Internacional, S.A., em São Paulo, no Brasil, foi constituída em 23-08-2012, tendo por finalidade assegurar a prestação de serviços no âmbito do transporte aéreo regular de pessoas, carga e correio na rota Lisboa/São Salvador/Lisboa³⁷.
- 52 Com o fim da rota em 2014, foram iniciadas diligências para se proceder ao encerramento da referida delegação, a qual, à data da realização dos trabalhos de campo, ainda não se tinha concretizado³⁸.
- 53 A delegação movimentava uma única conta bancária, sendo que os saldos em 31-12-2013 e em 23-02-2015 eram de 318 178 euros e de 175 483 euros, respetivamente³⁹.
- 54 Os anexos às demonstrações financeiras da Sata Internacional, S.A., não fazem qualquer referência a esta delegação.

³⁶ Para este efeito, consideraram-se os gastos com o pessoal registados na demonstração de resultados de 2013. No cálculo dos gastos operacionais do exercício relevaram os custos das mercadorias vendidas e consumidas, os fornecimentos e serviços externos, os gastos com o pessoal, os outros gastos e perdas, as provisões, as imparidades, as depreciações e as reversões de depreciações.

³⁷ Doc.ºs 03.063 e 03.064.

³⁸ Deliberação do conselho de administração, de 17-10-2013 (doc. 03.065). Em 15-02-2015 foi enviado um requerimento à ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil, pedindo autorização para encerrar a delegação, o que só é deferido se não houver débitos ou processos de contraordenação pendentes, aguardando-se, ainda, a respetiva aprovação e publicação (doc. 03.066).

³⁹ Os saldos constantes do extrato de 23-02-2015, disponibilizado no decurso dos trabalhos de campo, em reais, eram de 1 035 153,53 e de 574 351,13, respetivamente (doc. 03.067).



8.5.2. *Recursos humanos*

- 55 Em 2012 e 2013 a delegação no Brasil tinha ao seu serviço uma colaboradora que exercia as funções de gerente comercial.

9. Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

9.1. Objeto

- 56 A Sata Gestão de Aeródromos, S.A., explora os aeródromos da Graciosa, de São Jorge, do Pico e do Corvo e a aerogare das Flores, ao abrigo de um contrato de concessão celebrado com a Região Autónoma dos Açores⁴⁰.
- 57 Promove e executa o planeamento e a exploração do serviço público de apoio aeroportuário à aviação civil.

9.2. Órgãos sociais

- 58 São órgãos sociais da Sata Gestão de Aeródromos, S.A., a assembleia geral⁴¹, o conselho de administração⁴² e o fiscal único.

9.3. Recursos humanos

- 59 Em 2013, a empresa contava com 16 trabalhadores, mais quatro do que em 2009.

⁴⁰ Cfr. Capítulo IV da Parte VI (Volume II).

⁴¹ A mesa da assembleia geral é composta pelo presidente e secretário.

⁴² O conselho de administração é constituído por três administradores executivos, sendo um deles presidente. Os respetivos membros, no período de 2009-2013, encontram-se identificados no *Apêndice V* do Volume II (doc. 03.041).



PARTE II

SITUAÇÃO ECONÓMICA E FINANCEIRA DO GRUPO SATA – 2009-2013

Capítulo I

Condicionantes externas e internas

10. Condicionantes externas

10.1. Diminuição da procura

60 No período em análise, a atividade do grupo SATA⁴³ desenvolveu-se num contexto de crise económica da zona euro, que se refletiu na **redução da procura no mercado do transporte aéreo**, com o conseqüente impacto nas receitas e na rentabilidade das operações da Sata Air Açores, S.A., e da Sata Internacional, S.A.⁴⁴.

10.2. Preço do jet fuel

61 O período em apreço ficou igualmente marcado pela trajetória ascendente do preço do petróleo nos mercados internacionais, fator determinante do **agravamento dos custos com combustíveis**, que, em 2013, registaram um aumento de 40% face a 2009, passando a representar 27% do total dos gastos e perdas operacionais do grupo⁴⁵.

62 Este aspeto é enfatizado na resposta apresentada, em sede de contraditório, pelas entidades auditadas, ao referirem que:

... importa ter bem presente na análise financeira realizada ao período em apreço, que o Grupo SATA operou num circunstancialismo económico muitíssimo adverso, a nível global mas, também, e principalmente, ao nível da aviação nacional, por exemplo, com aumentos significativos no preço dos combustíveis (factor absolutamente essencial para a actividade), de onde resultaram conjunturas manifestamente imprevisíveis às quais as sociedades se viram obrigadas a adaptar.

⁴³ O grupo SATA é constituído pela SATA – SGPS, S.A., entidade consolidante ou entidade-mãe, e as subsidiárias Sata Air Açores, S.A., Sata Internacional, S.A., Sata Gestão de Aeródromos, S.A., Azores Express INC. USA e Sata Express INC. CAN.

⁴⁴ Pontos 20.2., 25.1.2., 25.1.3., 25.2.1. e 25.2.2. (Volume II).

⁴⁵ Pontos 21.2. e 25.1.2. (Volume II).



10.3. Ausência de orientações estratégicas

63 **Não existem evidências do Governo Regional ter definido, entre 2009 e 2013, orientações estratégicas para as empresas do grupo SATA**⁴⁶.

64 Também **não foram celebrados contratos de gestão** com as equipas de gestores públicos, pelo que estes atuaram sem que lhes tivessem sido fixadas orientações estratégicas de gestão, metas quantificadas ou parâmetros de eficiência da gestão⁴⁷.

10.4. Retardamento das indemnizações compensatórias

65 **A falta de pagamento, de acordo com o cronograma financeiro inicialmente contratado, das indemnizações compensatórias devidas à Sata Air Açores, S.A.**, pela Região Autónoma dos Açores, enquanto concedente no contrato de concessão de serviços aéreos interilhas, contribuiu, em larga medida, para o substancial aumento da dívida financeira do grupo SATA e consequente pressão adicional sobre a exploração, por via dos encargos financeiros suportados⁴⁸.

11. Condicionantes internas

11.1. Governo societário

11.1.1. Funcionamento dos órgãos de administração

66 **As atas das reuniões dos órgãos de administração não documentam a tomada de deliberações sobre aspetos essenciais das atividades operacionais das empresas.**

67 Relativamente à Sata SGPS, S.A., chegou-se ao ponto de, durante 2012, não existirem atas contendo deliberações do respetivo conselho de administração.

68 As deliberações dos órgãos de administração da Sata Air Açores, S.A., e da Sata Internacional, S.A., no período 2009 a 2013, limitaram-se a incidir, *grosso modo*, sobre questões relacionadas com a gestão dos recursos humanos e com contratos com terceiros.

69 No que diz respeito à Sata Air Açores, S.A., constatou-se que as atas das reuniões do conselho de administração⁴⁹ eram praticamente omissas em relação a deliberações sobre assuntos relevantes, designadamente relacionados com: *i*) o contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores – nomea-

⁴⁶ Pontos 16. e 17.

⁴⁷ *Cfr.* artigos 4.º e 15.º do Estatuto do Gestor Público Regional, aprovado pelo [Decreto Legislativo Regional n.º 12/2008/A, de 19 de maio](#).

⁴⁸ Pontos 13.2. (Volume I), 22.2. e 33.3. (Volume II).

⁴⁹ No total de 74 atas referentes ao período de 2009 a 2013 (*cfr.* *Apêndice XIV* do Volume II).



damente, as alterações aos planos de exploração aprovados, os défices de exploração comparticipados e os pedidos de reequilíbrio financeiro, entre outros; *ii*) o contrato de concessão de serviços aéreos regulares entre o Funchal/Porto Santo/Funchal⁵⁰; *iii*) a construção do centro de formação aeronáutica de Santa Maria⁵¹; *iv*) os ACMI com a Sata Internacional, S.A.

- 70 Relativamente à Sata Internacional, S.A., os planos de exploração, com a especificação das rotas a operar, que não existiam em 2009 e 2010⁵², passaram a constar dos relatórios de orçamento relativos a 2011, 2012 e 2013, aprovados pelo conselho de administração⁵³.
- 71 Fora isso, apesar de terem sido operadas 31 rotas regulares e 18 rotas não regulares⁵⁴, as atas das reuniões do conselho de administração⁵⁵ não fazem menção a atos de gestão relevantes, designadamente sobre a gestão do *pricing* ou sobre a abertura, manutenção e encerramento de rotas⁵⁶, incluindo a alteração dos planos de exploração⁵⁷.
- 72 Em sede de contraditório, António Gomes de Menezes, presidente do conselho de administração das empresas do grupo SATA, no período abrangido pelo âmbito temporal da presente auditoria, alega, resumidamente, que:

⁵⁰ Com exceção da ata n.º 8/2010, de 02-08-2010, relativa ao convite e à apresentação de proposta no âmbito do procedimento de ajuste direto para a contratação da exploração, em regime de concessão, de serviços aéreos regulares na rota Funchal/Porto Santo/Funchal sujeitos a obrigações de serviço público modificadas.

⁵¹ Com exceção das atas n.º 04/2012, de 22-03-2012, e n.º 05/2012, de 29-03-2013, relativas às obras e à adjudicação das obras de instalação do Centro de Formação Aeronáutica da SATA, na ilha de Santa Maria.

⁵² Doc.ºs 03.073 a 03.081. Sobre o assunto, o presidente do conselho de administração das empresas do grupo SATA, no período abrangido pelo âmbito temporal da presente auditoria, António Gomes de Menezes, referiu, em contraditório, que os planos de exploração da Sata Internacional, S.A., referentes aos anos de 2009 e 2010, com a especificação das rotas a operar, «... existiram e existem (devendo estar alguns arquivados na SATA)...». Porém, apesar de solicitados, no decurso dos trabalhos de campo, tais documentos não foram disponibilizados.

⁵³ Relatórios de orçamento de 2011, 2012 e 2013 aprovados pelo conselho de administração da Sata Internacional, S.A., em reuniões de 23-02-2011, 16-12-2011 e 21-12-2012, respetivamente. O relatório de orçamento de 2012 foi também aprovado pela assembleia geral da Sata Internacional, S.A., em reunião de 16-01-2012 (doc.ºs 03.099 a 03.101).

⁵⁴ Para além dos voos presidenciais e em regime de ACMI.

⁵⁵ No total de 66 atas referentes ao período de 2009 a 2013 (*cf.* Apêndice XIV, do Volume II).

⁵⁶ Assinala-se, apenas, a referência à abertura e ao cancelamento da rota para o Brasil, mencionada em duas atas, uma de 04-04-2012 e outra de 17-10-2013, a propósito da criação e da extinção da delegação no Brasil (doc.ºs 03.097 e 03.098).

⁵⁷ A título de exemplo refere-se as orientações recebidas do membro do Governo Regional responsável pelo sector dos transportes, em 04-01-2013, no sentido do reforço da operação Terceira-Oakland em detrimento do reforço da operação Terceira-Boston, que constam apenas de mensagem de correio eletrónico do presidente do conselho de administração, não havendo qualquer deliberação sobre o assunto (doc.ºs 03.072 e 03.101).

Também a título de exemplo indica-se a execução das seguintes operações:

Rotas regulares	Ano	N.º de voos	
		Orçamento	Execução
Lisboa / Sal / Lisboa	2011	62	0
Porto / Lisboa / Praia / Lisboa	2011	71	0
Lisboa / Porto Santo / Lisboa	2012	0	48
Ponta Delgada / Copenhaga / Ponta Delgada	2013	0	28



... o facto de certos assuntos não constarem do livro de atas do Conselho de Administração não significa que não tenham sido objeto de discussão, análise e aprovação ao nível daquele órgão...

Acrescentando que,

Por vezes, os aspetos operacionais, requeriam e requerem decisões rápidas que não se coadunam com agendas de reuniões formais dos Conselhos de Administração.

73 No entanto, nos termos da lei e dos estatutos das empresas do grupo SATA, as deliberações do conselho de administração devem constar sempre de ata⁵⁸. As atas permitem documentar as reuniões dos órgãos colegiais, designadamente com a indicação da data em que foram realizadas, as presenças, as deliberações tomadas, com o respetivo conteúdo e fundamentos e o sentido de voto de cada um dos membros do órgão. Na falta de atas, não se sabe que deliberações foram tomadas, colegialmente, pelos órgãos de gestão, em que data, com que fundamentos e quem votou favoravelmente, contra ou absteve-se.

74 Por outro lado, sem prejuízo da assinalada ausência de deliberações formalizadas nas atas se reportar a aspetos da gestão que se coadunam com a realização periódica de reuniões do conselho de administração, nada impedia que, sendo o caso, as decisões tomadas nas referidas circunstâncias de urgência fossem posteriormente submetidas a ratificação do órgão colegial.

75 Sobre o assunto, na resposta apresentada pelas entidades auditadas, foi referido, que:

... desde 2014, o Conselho de Administração, salvo factores imponderáveis de força maior, reúne com periodicidade quinzenal, sendo que, dessas reuniões, é sempre elaborada a respectiva acta.

Adiantam, ainda, que:

... justamente porque a SATA tinha noção concreta deste circunstancialismo, contratou, expressamente com tal desiderato, no ano de 2014, um advogado, cujas funções passam, no essencial, por proceder à elaboração de todas as actas de reuniões dos órgãos de gestão.

76 Segundo a informação prestada, a situação encontra-se sanada, embora fosse de esperar que os órgãos de gestão promovessem, como devem, a elaboração de atas das respetivas reuniões, sem recorrer a mais uma contratação.

⁵⁸ Cfr. artigo 37.º do Código Comercial, bem como n.º 3 do artigo 14.º dos estatutos da [Sata Air Açores, S.A.](#), n.º 3 do artigo 14.º dos estatutos da [Sata - Sociedade de Transportes Aéreos, SGPS, S.A.](#), e n.º 3 do artigo 14.º dos estatutos da [Sata Internacional, S.A.](#) (doc.º 03.055).



11.1.2. Deficiências dos sistemas de controlo interno

- 77 Os sistemas de controlo interno implementados apresentam deficiências indiciadas por:
- **Políticas e critérios contabilísticos adotados no registo de operações que suscitaram sistemáticas reservas aos auditores externos**⁵⁹;
 - Relativamente aos **documentos legalmente exigidos para acompanhamento e controlo das empresas**⁶⁰, observaram-se **diversas omissões e deficiências** ao nível da elaboração, aprovação pelos órgãos sociais e remessa aos membros do Governo competentes⁶¹.
- 78 Em sede de contraditório, António Gomes de Menezes, presidente do conselho de administração das empresas do grupo SATA, no período abrangido pelo âmbito temporal da presente auditoria, alegou, em síntese, que «... o controlo interno existiu e foi reforçado com a criação da unidade orgânica denominada Planeamento e Controlo de Gestão que foi dotada de técnicos qualificados».
- 79 Porém, neste contexto particular, as evidências recolhidas são indiciadoras das fragilidades dos métodos e procedimentos adotados, quer ao nível do controlo interno administrativo (relacionado com o processo de tomada de decisão), quer do controlo interno contabilístico (que visa assegurar a exatidão e integridade dos registos contabilísticos e deste modo garantir a fiabilidade e relevância da informação financeira produzida).
- 80 No que concerne a este último, as sucessivas reservas emitidas pelos auditores externos nas certificações legais de contas evidenciam que o sistema de controlo interno instituído não garantiu o rigor e a plenitude dos registos contabilísticos.
- 81 Quanto aos documentos legalmente exigidos para acompanhamento e controlo das empresas, o mesmo responsável alegou que:
- ... para além dos documentos remetidos aos membros do Governo competentes (tutelas), foram efetuados periodicamente *briefings* com a tutela para a apresentação de planos e orçamentos, situação económico-financeira do Grupo e suas perspetivas.
- 82 Sobre o assunto, reitera-se a ausência de evidências no que concerne à apresentação dos documentos legalmente exigidos para acompanhamento e controlo das empresas por parte do acionista único, conforme será desenvolvido adiante⁶².

⁵⁹ Pontos 14. e 17., *infra*, e 23. e 28. (Volume II).

⁶⁰ *Cfr.* n.º 1 do artigo 15.º do RJSPER.

⁶¹ Ponto 18., *infra*.

⁶² *Idem*.



11.2. Sobredimensionamento da frota

- 83 Existem **indícios de eventual sobredimensionamento das frotas** da Sata Air Açores, S.A., e da Sata Internacional, S.A., face à configuração das operações desenvolvidas no período em análise.
- 84 Com efeito, sobretudo a partir de 2010, observou-se uma redução dos níveis de atividade, na sequência do ajustamento da oferta aos índices de procura registados.
- 85 Neste contexto, a persistência de reduzidos *load factors* – ou até mesmo a sua queda, como se verificou na Sata Air Açores, S.A. –, sugere um excesso de capacidade instalada, facto que penaliza a exploração, em virtude dos custos fixos que não são diluídos⁶³.
- 86 No âmbito do contraditório, António Gomes de Menezes, presidente do conselho de administração das empresas do grupo SATA, no período abrangido pelo âmbito temporal da presente auditoria, reconhece o sobredimensionamento de ambas as frotas, justificando tal facto, por um lado, com as condições impostas pelas obrigações de serviço público⁶⁴, quer ao nível das rotas operadas entre os Açores e o Continente, quer nas rotas concessionadas no interior da Região, e por outro, com a elevada sazonalidade que caracteriza a operação de ambas as empresas. Considera, ainda, que a decisão de encerramento da base operacional no Funchal, com os consequentes ajustamentos nas operações de ambas as empresas, também contribuiu para a situação constatada.

11.3. Política de recursos humanos

- 87 Entre 2009 e 2013, foram tomadas diversas **decisões que agravaram os gastos com o pessoal**, designadamente:
- o aumento do número de trabalhadores, passando o grupo SATA a contar com 1 291 trabalhadores, no final de 2013, mais 54 do que em 2009⁶⁵;
 - o aumento do número de chefias intermédias no período em referência – de 19 para 38⁶⁶;

⁶³ Pontos 20.3. e 25.3.2. (Volume II).

⁶⁴ Destacando, a este nível, «... as frequências, as capacidades, as limitações horárias à operação dos voos, o horário de funcionamento dos aeroportos, a dispersão de rotas, o limite ao coeficiente médio de ocupação por estação IATA, a obrigação de transporte de carga aérea, as ligações com os voos de/para o exterior (no caso da SATA Air Açores)». Este responsável afirma, ainda, «... que, sem uma alteração substancial das condições determinadas pelas OSP [obrigações de serviço público], não será possível alcançar uma otimização substancial da exploração e dos meios afetos».

⁶⁵ Pontos 7.3., 8.3. e 9.3., *supra*.

⁶⁶ Os cálculos efetuados tiveram por base a documentação disponibilizada pela entidade auditada, a qual não integra o organigrama da Sata Gestão de Aeródromos, S.A., para o ano 2009 (doc.^{os} 03.367 a 03.379).



- a revisão de várias carreiras profissionais com incidência em aspetos de natureza remuneratória;
- a adoção, em 2013, de medidas compensatórias dos cortes salariais impostos pela lei do Orçamento do Estado⁶⁷.

88 Estas opções gestionárias agravaram a pressão sobre as estruturas de custos das empresas do grupo, contribuindo para a deterioração do desempenho operacional consolidado.

89 No que diz especificamente respeito à Sata Air Açores, S.A., há a salientar o seguinte:

- em 2009, o «... aumento de responsabilidades com o fundo de pensões, motivado pela alteração da legislação da Segurança Social, que reduziu os valores das pensões de reforma, aumentando os encargos da empresa com os complementos»⁶⁸;
- em 2010 e até 2013: *i*) a «... renegociação de carreiras profissionais dos TMA's⁶⁹, com impacto no início de 2010»; *ii*) e as «... subidas de categoria de pilotos decorrentes do Acordo da Empresa, entrada de pilotos e acréscimo de vencimentos decorrentes da proficiência...»⁷⁰;
- em 2013, para além da reversão dos cortes salariais impostos pelas leis do Orçamento de Estado, verificou-se a contratação de pessoal navegante, bem como algumas progressões na respetiva carreira⁷¹. O impacto destas medidas nos gastos foi de 4,6 milhões de euros (correspondente a +19,6%)⁷².

11.4. Gestão do *pricing*

90 As decisões tomadas ao nível da gestão do *pricing* na Sata Internacional, S.A., traduziram-se na **degradação da tarifa média**, tendência que se acentuou em 2013, em particular nos mercados em que se inseriam as rotas mais rentáveis⁷³.

⁶⁷ Através da subscrição de um seguro de capitalização em benefício dos trabalhadores, na modalidade de “Conta de Reforma Segura”, celebrado com a Açoreana Seguros, S.A., sendo os encargos suportados pelas empresas do grupo SATA.

⁶⁸ *Cfr.* Relatório de execução financeira da concessão – janeiro a maio de 2009 (doc. 03.114).

⁶⁹ Técnicos de manutenção de aeronáutica.

⁷⁰ *Cfr.* Relatórios de execução financeira da concessão – 1.º ano da concessão – outubro de 2009 a setembro de 2010 – e 2.º ano da concessão – outubro de 2010 a setembro de 2011 (doc.^{os} 03.122 e 03.125).

⁷¹ *Cfr.* análise por parte da Direção Regional dos Transportes ao relatório de execução financeira do 4.º ano de concessão (doc.^{os} 03.136 e 03.137).

⁷² Excluindo a rubrica “Benefícios pós-emprego”.

⁷³ Ponto 25.1.4. (Volume II).



Gráfico 1 – Evolução da tarifa média – Mercado “Açores”

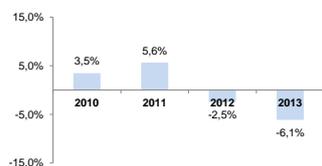


Gráfico 2 – Evolução da tarifa média – Mercado “EUA”

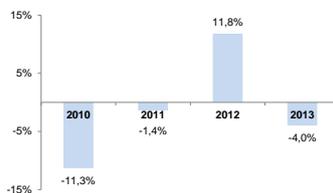
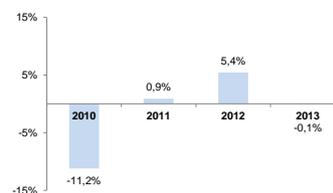


Gráfico 3 – Evolução da tarifa média – Mercado “Canadá”



- 91 A degradação da tarifa média também contribuiu para o desequilíbrio operacional da empresa.
- 92 Na resposta apresentada em contraditório, António Gomes de Menezes, presidente do conselho de administração das empresas do grupo SATA, no período abrangido pelo âmbito temporal da presente auditoria, alega, em síntese, que a situação descrita, relativamente às rotas sujeitas a obrigações de serviço público e às rotas para a América do Norte, ficou essencialmente a dever-se à «... enorme pressão social e política sobre a empresa em relação aos preços praticados e ao seu impacto nas acessibilidades e no desenvolvimento económico e turístico da Região». Saliente-se que eram precisamente algumas destas rotas que geravam mais valor para a empresa⁷⁴.

⁷⁴ Cfr. Apêndice VI do Volume II.



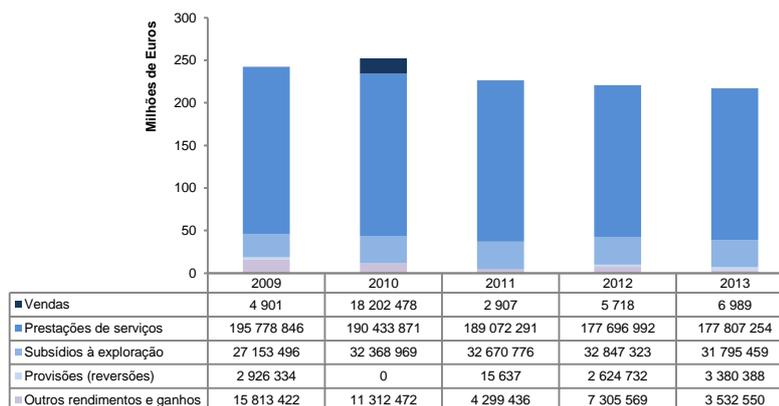
Capítulo II Indicadores económicos e financeiros

12. Indicadores económicos

12.1. Rendimentos e ganhos operacionais

- 93 **Os rendimentos provenientes da exploração aérea** – principal fonte de receitas do grupo SATA – **registaram uma redução significativa**, tendo-se fixado em 177,8 milhões de euros em 2013, ou seja, menos 18 milhões de euros (-9%) comparativamente a 2009.

Gráfico 4 – Rendimentos e ganhos operacionais – Grupo SATA



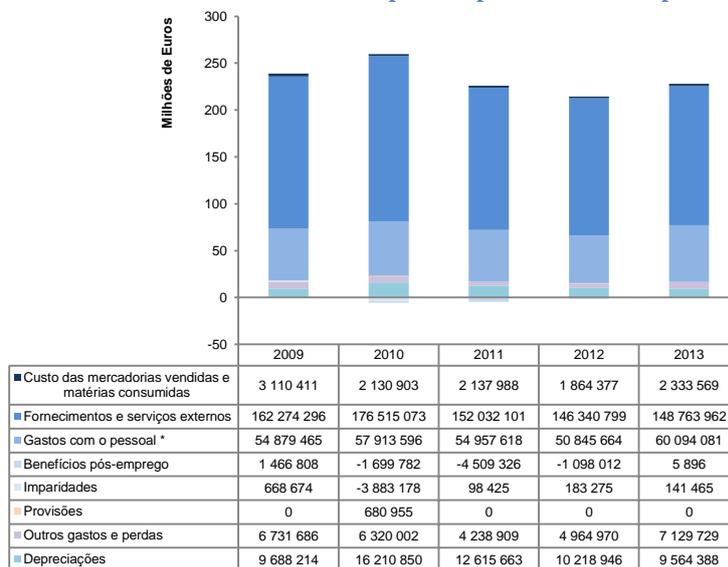
- 94 **Os níveis de subsidiação do grupo mantiveram-se relativamente estáveis desde 2010**, atingindo cerca de 31,8 milhões de euros em 2013, verba que resultou, essencialmente, das indemnizações compensatórias atribuídas à Sata Air Açores, S.A., no âmbito do contrato de concessão dos serviços aéreos no interior da Região Autónoma dos Açores.

12.2. Gastos e perdas operacionais

- 95 Entre 2009 e 2012, os gastos associados à atividade operacional do grupo SATA evidenciaram um comportamento em linha com a evolução do respetivo volume de negócios. Porém, em 2013, esta tendência alterou-se.



Gráfico 5 – Gastos e perdas operacionais – Grupo SATA



* Excluindo os "Benefícios pós-emprego".

- 96 O agravamento dos custos observado em 2013 – 15,4 milhões de euros em relação ao ano anterior (+8%) – ficou sobretudo a dever-se aos acréscimos dos encargos com o pessoal – 9,3 milhões de euros (+18%) – e aos gastos incorridos com a manutenção – 5,4 milhões de euros (+160%)⁷⁵.
- 97 Conforme salientaram os responsáveis do grupo SATA, na resposta apresentada em sede de contraditório institucional, o aumento dos encargos com o pessoal «... sucedeu pelo facto, consabido, da necessidade de reversão dos cortes salariais (designadamente o pagamento dos subsídios de férias), operado com a prolação do Acórdão do Tribunal Constitucional 187/2013, de 22 de Abril».
- 98 Mas cumpre acrescentar que o aumento dos referidos encargos, em 2013, não foi apenas motivado pela reposição do subsídio de férias aos trabalhadores. Com efeito, naquele ano, foram tomadas opções gestionárias que agravaram os gastos com o pessoal, designadamente, a adoção de medidas compensatórias das reduções salariais impostas aos trabalhadores pela Lei do Orçamento do Estado para 2013, bem como a contratação de novos trabalhadores para as empresas do grupo SATA, conforme evidenciado no ponto 11.3., *supra*.
- 99 Em 2013, a queda do preço do combustível proporcionou uma poupança de 1,8 milhões de euros comparativamente a 2012 (-3%). Apesar disso, **os custos com combustíveis** – 59,8 milhões de euros – representaram 27% dos gastos totais do grupo SATA, os quais, **em conjunto com os gastos com pessoal** (60,1 milhões de euros), **determi-**

⁷⁵ Em 02-03-2013 ocorreu um incidente na aterragem (*tail-strike*), em Ponta Delgada, de um *Airbus A310-300* da Sata Internacional, S.A.



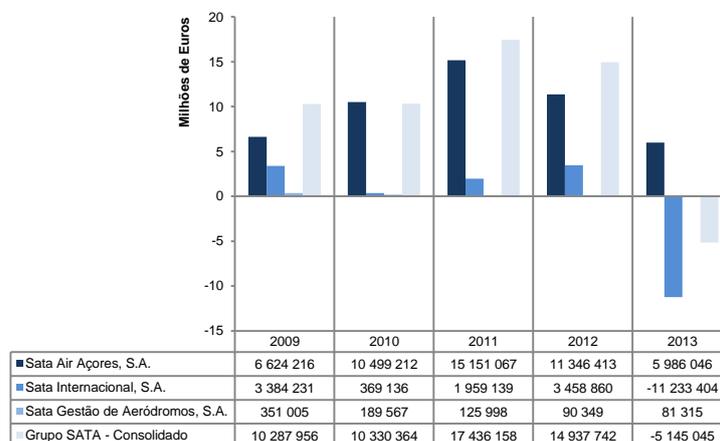
naram em 55% a estrutura de custos do grupo e a absorção de 57% dos rendimentos gerados pela exploração aérea (incluindo subsídios à exploração).

12.3. EBITDA Ajustado e resultados

100 **Entre 2009 e 2011** o grupo SATA conseguiu gerar um acrescido volume de recursos através das suas atividades operacionais, facto evidenciado pela evolução do EBITDA.

101 No entanto, em 2012, a tendência inverteu-se, tendo-se agravado **em 2013, exercício em que o EBITDA foi negativo (-5,1 milhões de euros)**, facto revelador da incapacidade das operações do grupo para libertarem meios.

Gráfico 6 – EBITDA Ajustado – Grupo SATA



102 **O desequilíbrio operacional da Sata Internacional, S.A., determinou a degradação do desempenho agregado do grupo** nestes dois últimos exercícios, embora seja notória a erosão da *performance* da Sata Air Açores, S.A.

103 Não obstante, foram os recursos gerados pela Sata Air Açores, S.A., que atenuaram o impacto da operação deficitária da Sata Internacional, S.A., em 2013, ao registar um EBITDA negativo – -11,2 milhões de euros.

104 Refira-se que no período de 2010 a 2012, o EBITDA do grupo SATA foi determinado pelos recursos libertados através da atividade operacional da Sata Air Açores, S.A., onde as indemnizações compensatórias provenientes da concessão dos serviços aéreos nas rotas interilhas constituem a principal componente da estrutura de rendimentos da empresa⁷⁶.

105 No contexto descrito, a importância relativa da Sata Gestão de Aeródromos, S.A., foi pouco relevante. Pese embora tenha evidenciado um desempenho positivo ao longo do

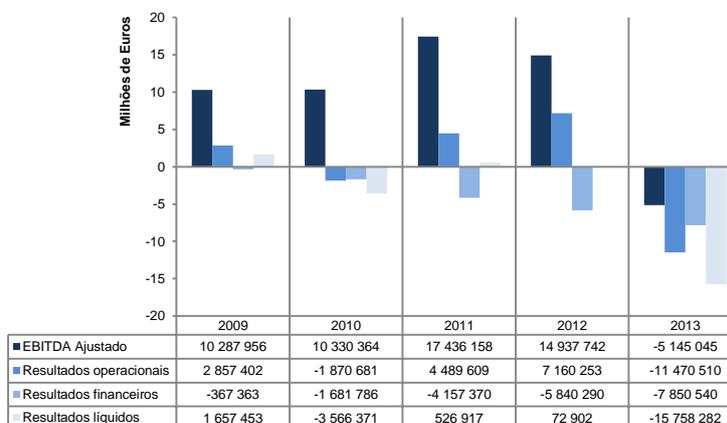
⁷⁶ Ponto 21.1. (Volume II).



período em análise, observou-se, igualmente, uma persistente redução da capacidade para gerar meios através da sua atividade.

- 106 **As margens operacionais deficitárias obtidas pela Sata Internacional, S.A., nos exercícios de 2009 a 2012, não tiveram expressão nas contas individuais da empresa e, conseqüentemente, nas contas consolidadas do grupo, em virtude da adoção de critérios contabilísticos que permitiram mitigar os resultados, os quais, no entanto, suscitaram reservas sistemáticas aos auditores externos ao longo do período em apreciação⁷⁷.**

Gráfico 7 – Indicadores económicos – Grupo SATA



- 107 **Em 2013, os resultados consolidados acompanharam a tendência evidenciada pelo desempenho de cada uma das subsidiárias do grupo.**
- 108 Os resultados financeiros agravaram-se entre 2009 e 2013 – de -367,4 mil euros para -7,9 milhões de euros –, como consequência da intensificação do recurso ao endividamento, sobretudo para satisfazer as crescentes necessidades de financiamento da Sata Air Açores, S.A.
- 109 Em 2013, o resultado líquido do exercício da Sata Internacional, S.A. (-12,9 milhões de euros) foi determinante para o agravamento da situação económica e financeira do grupo SATA, que apresentou um resultado líquido consolidado de -15,8 milhões de euros.
- 110 A recuperação da sustentabilidade operacional do grupo SATA pressupõe, assim, a redefinição das decisões estratégicas e operacionais que nortearam o rumo das suas subsidiárias no período em apreciação, em particular da Sata Air Açores, S.A., e da Sata Internacional, S.A.
- 111 Na resposta apresentada em contraditório, os responsáveis do grupo Sata informaram que tais aspetos foram devidamente ponderados no âmbito do Plano Estratégico 2015-

⁷⁷ Pontos 26. e 28. (Volume II).



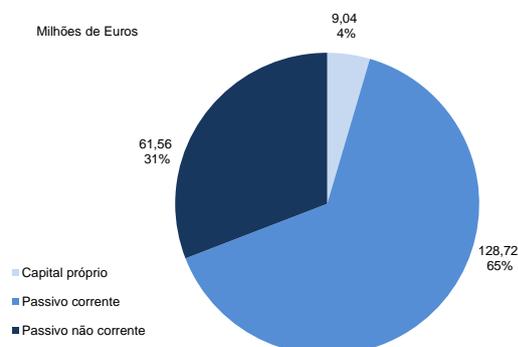
2020 «... já em vigor... [o qual] visa, justamente, entre outros vectores, a reorganização societária do Grupo SATA, bem como a melhoria operacional e comercial, a reestruturação financeira e a renovação da frota».

13. Indicadores de estrutura financeira

13.1. Autonomia financeira

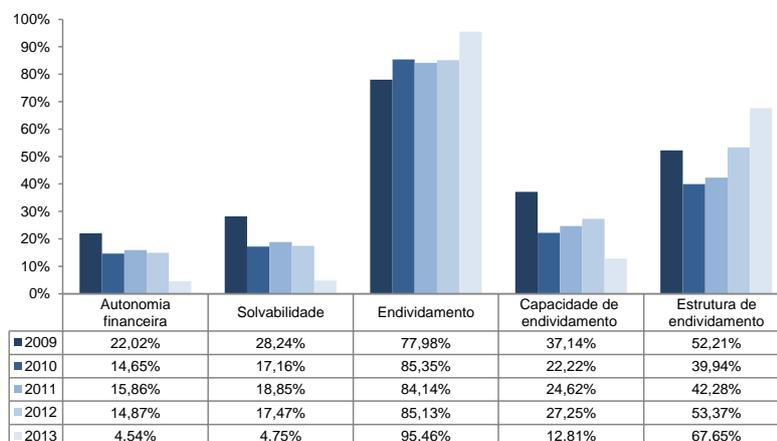
112 No final de 2013, o grupo SATA dispunha de uma **estrutura financeira profundamente desequilibrada**, uma vez que os capitais próprios financiavam apenas 4,5% dos seus ativos.

Gráfico 8 – Estrutura financeira – 2013 – Grupo SATA



113 **O crescente recurso a operações de crédito, com maturidades até um ano,** destinadas a suprir necessidades de tesouraria, conjugado com o desempenho económico do grupo SATA no período em apreço, provocaram a **deterioração da respetiva estrutura financeira.**

Gráfico 9 – Indicadores de endividamento e estrutura financeira – Grupo SATA





- 114 A situação descrita encontra-se evidenciada nos indicadores representados no gráfico anterior. A autonomia financeira passou de 22%, em 2009, para 4,5%, em 2013, enquanto a capacidade de endividamento passou de 37,1% para 12,8%.

13.2. Estrutura do endividamento

- 115 **No final de 2013, o passivo do grupo SATA ascendia a 190,3 milhões de euros**, dos quais 128,7 milhões de euros (67,6%) eram exigíveis a curto prazo.
- 116 Na referida data, **a dívida financeira era de 142,5 milhões de euros, registando um acréscimo de 114 milhões de euros (+401%) face a 2009**, gerado sobretudo pela Sata Air Açores, S.A.⁷⁸. A componente de curto prazo ascendia a 92,3 milhões de euros, o que indicia a necessidade do grupo SATA proceder à reestruturação do seu passivo financeiro.

Gráfico 10 – Estrutura do endividamento – Grupo SATA

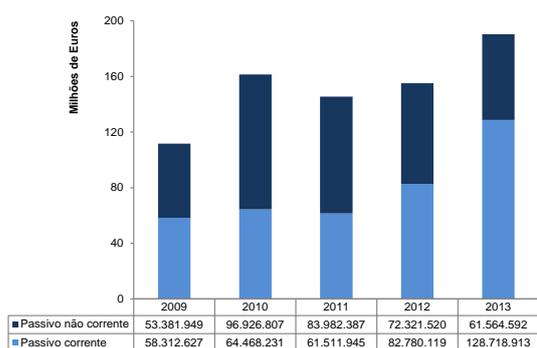
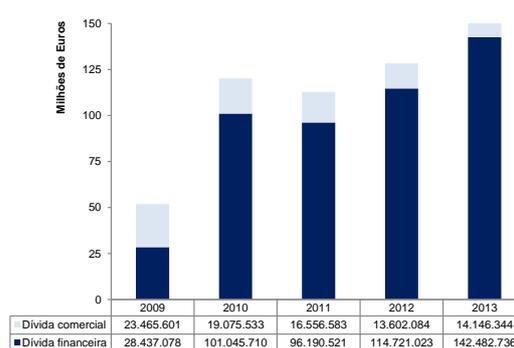


Gráfico 11 – Dívida financeira e dívida comercial – Grupo SATA



- 117 Por seu turno, em 2013, a dívida comercial era de 14,1 milhões de euros, evidenciando uma redução de 39,7% no período em análise.
- 118 A propósito do processo de reestruturação da dívida financeira do grupo SATA, foi referido, no âmbito do contraditório institucional, que já foram encetadas «... ao longo do último ano, as diligências necessárias com vista à [sua] concretização ...», sem, contudo, as especificar.

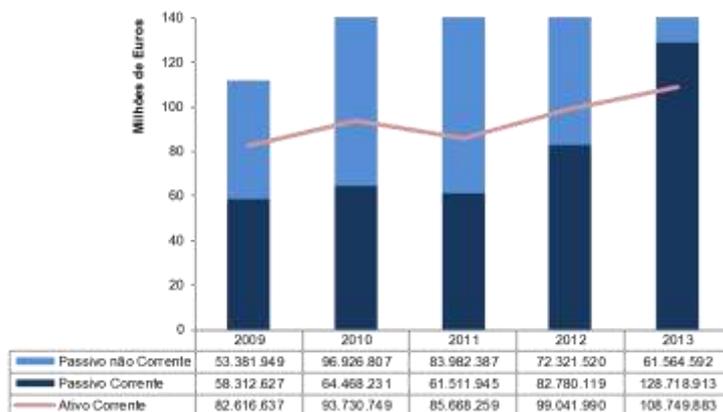
13.3. Liquidez geral

- 119 A **intensificação do recurso a linhas de financiamento de curto prazo** foi a solução encontrada para a obtenção dos meios necessários ao cumprimento das obrigações correntes.

⁷⁸ Ponto 22.2. (Volume II).



Gráfico 12 – Ativo corrente, passivo corrente e passivo não corrente – Grupo SATA



120 Acentuaram-se, assim, os problemas de tesouraria do grupo, culminando, em 2013, com uma situação em que o passivo corrente superou o ativo corrente, em 20 milhões de euros. Este **agravamento do risco de liquidez** foi devidamente assinalado pelo auditor externo, no âmbito da certificação legal das contas consolidadas referentes ao exercício de 2013, através da expressão de uma *ênfase*⁷⁹.

13.4. Encargos da dívida e solvabilidade

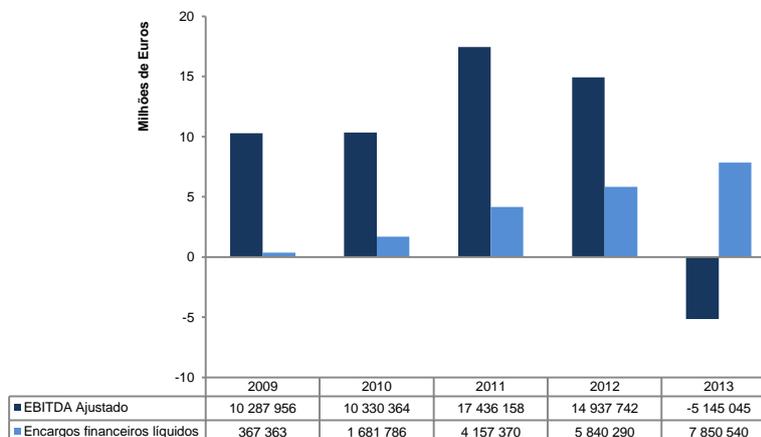
121 O progressivo **agravamento do desequilíbrio financeiro da Sata Air Açores, S.A.**, a par do persistente **desempenho negativo da operação da Sata Internacional, S.A.**, determinaram a significativa **expansão da dívida financeira do grupo**.

122 Em consequência, os encargos líquidos da dívida evidenciaram um substancial acréscimo naquele período – de 367,4 mil euros, em 2009, para 7,9 milhões de euros em 2013 –, em resultado, também, das condições de financiamento menos favoráveis associadas aos menores índices de solvabilidade do grupo.

⁷⁹ Cfr. doc. 01.007, p. 149 do ficheiro.



Gráfico 13 – Encargos líquidos da dívida vs. EBITDA Ajustado – Grupo SATA



123 **A expressão negativa do EBITDA, em 2013, traduz a situação de insustentabilidade a que chegou o modelo da operação do grupo SATA.**

14. Operações contabilísticas com impacto materialmente relevante nas demonstrações financeiras consolidadas

124 A equipa de auditoria não obteve prova suficiente e apropriada que permita, com segurança aceitável, certificar as asserções contidas nas demonstrações financeiras consolidadas do grupo SATA, no período 2009-2013, relativas aos saldos finais das rubricas “Outras provisões”, “Documentos pendentes de voo”, “Outras contas a receber” e “Ativos por impostos diferidos”, bem como em relação aos efeitos da alteração da política contabilística de mensuração da frota aérea da Sata Air Açores, S.A., em 2013, operações que tiveram um impacto materialmente relevante nos resultados económicos e financeiros do grupo.

125 Em 2013, assumiram particular relevância as operações relacionadas com a correção de **erros ocorridos ao nível da receita vendida (pendentes de voo), no montante de 10,6 milhões de euros**⁸⁰, com impacto negativo nos capitais próprios do grupo, o qual, no entanto, foi contabilisticamente compensado através da reversão de provisões (3,5 milhões de euros) e dos excedentes de revalorização da frota aérea da Sata Air Açores, S.A. (7,1 milhões de euros)⁸¹.

126 **Apesar das recorrentes reservas** expressas pelos auditores externos a propósito dos procedimentos adotados na relevação contabilística de operações associadas às referi-

⁸⁰ Dos quais, 2,7 milhões de euros referentes à Sata Air Açores, S.A., e os restantes 7,9 milhões de euros à Sata Internacional, S.A., desconhecendo-se os exercícios a que se reportavam tais erros.

⁸¹ Ponto 23., maxime pontos 23.2., 23.3. e 23.6., e ponto 28. (Volume II).



das rubricas⁸², **as situações não foram regularizadas** no período abrangido pelo âmbito temporal da ação.

- 127 Em contraditório, os responsáveis do grupo SATA informaram que:
- ... nos últimos anos, foram implementadas uma série de medidas com vista, precisamente, a melhorar o reporte financeiro (...) [em resultado das quais] (...) nas certificações legais de contas relativas ao ano de 2014 não [existem], já, praticamente nenhuma reservas por parte dos auditores externos...⁸³
- 128 Consultada a certificação legal das contas consolidadas referentes ao exercício de 2014⁸⁴, verifica-se que subsistem *reservas* relacionadas com os saldos evidenciados nas rubricas: “Outras contas a receber”, correntes⁸⁵, no montante de 53,8 milhões de euros (dos quais 45,4 milhões de euros reportam-se à subsidiária Sata Air Açores, S.A., e 8,4 milhões de euros à Sata Gestão de Aeródromos, S.A.), por falta de informação relacionada com a aprovação do valor pelas entidades competentes e com o momento da sua realização; “Ativos por impostos diferidos”, no montante de 5 milhões de euros, registados na Sata Internacional, S.A., dada a incerteza sobre a recuperabilidade deste valor; “Documentos pendentes de voo” e “Outras contas a pagar – Taxas aeronáuticas”, relativamente ao saldo evidenciado a 31-12-2013, no montante de 16 milhões de euros (15,2 milhões de euros relativos à Sata Internacional, S.A., e 823 mil euros à Sata Air Açores, S.A.), o qual não foi passível de certificação.
- 129 Regista-se, contudo, que a informatização dos procedimentos associados ao processamento dos pendentes de voo, iniciada no 2.º semestre de 2013, certamente terá contribuído para assegurar um controlo mais eficaz dos movimentos associados a estas rubricas, pois permitiu ao auditor externo validar as correspondentes importâncias registadas no passivo, em 2014.
- 130 Assinala-se, igualmente, o facto de não terem sido formuladas reservas relacionadas com rubricas de provisões nas contas de 2014, o que indicia a adequada alteração das políticas e critérios contabilísticos relacionados com tais operações e respetiva conformação ao referencial contabilístico aplicado pelas empresas do grupo SATA.

⁸² Doc.ºs 01.003 (pp. 86 e 87), 01.004 (pp. 91 a 93), 01.005 (pp. 146 a 148), 01.006 (pp. 170 a 172) e 01.007 (pp.147 a 149).

⁸³ Para o efeito, em anexo à resposta apresentada em contraditório, foram enviadas as certificações legais das contas individuais das empresas do grupo SATA, referentes ao exercício de 2014.

⁸⁴ Doc.º 07.03.01.

⁸⁵ No sentido da importância em apreço ser realizada num período de 12 meses após a data do balanço.



PARTE III **FUNÇÃO ACIONISTA**

Capítulo I **Orientações e controlo**

15. Enquadramento legal

- 131 O regime jurídico do sector público empresarial da Região Autónoma dos Açores (doravante RJSPER)⁸⁶ **comete ao Governo Regional a responsabilidade pela orientação das empresas públicas regionais**. Este poder de orientação é exercido através da definição de orientações estratégicas de gestão⁸⁷ – globais e específicas – emitidas através de resolução do Conselho do Governo Regional, podendo traduzir-se na fixação de metas quantificadas, bem como na celebração de contratos entre a Região e as empresas públicas.
- 132 As **orientações globais** são definidas transversalmente para a generalidade do sector público empresarial regional, sob proposta do membro do Governo responsável pelas finanças, em conformidade com as metas e objetivos expressos no programa do Governo. Por seu turno, as **orientações específicas** fixam as metas e objetivos a prosseguir pela empresa, sendo propostas pelos membros do Governo com competências em matéria de finanças e do sector de atividade em que se insere a empresa.
- 133 Em articulação com a definição destas linhas de orientação estratégica, poderão também ser celebrados **contratos de gestão**⁸⁸ entre a Região e os gestores públicos, no âmbito dos quais se definem os objetivos a atingir, expressos em metas quantificáveis, com parâmetros mensuráveis.

16. Orientações estratégicas

- 134 De acordo com a informação prestada pelo Secretário Regional do Turismo e Transportes⁸⁹, no período compreendido **entre 2009 e 2013 o Governo Regional não emitiu orientações estratégicas para as empresas do grupo SATA**, o que traduz o incumprimento do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 13.º do RJSPER.
- 135 Também **não foram celebrados contratos de gestão com os gestores públicos**.

⁸⁶ [Decreto Legislativo Regional n.º 7/2008/A, de 24 de março](#), com as alterações introduzidas pelo Decreto Legislativo Regional n.º 17/2009/A, de 14 de outubro, e pelo Decreto Legislativo Regional n.º 7/2011/A, de 8 de abril.

⁸⁷ N.ºs 1 e 2 do artigo 13.º do RJSPER.

⁸⁸ N.º 2 do artigo 46.º, *idem*.

⁸⁹ *Cfr.* mensagem de correio eletrónico, de 20-02-2015 (doc. 03.068).



17. Outras orientações

- 136 Foi solicitada à entidade auditada a documentação associada a eventuais orientações recebidas do Governo Regional⁹⁰, relacionadas com a execução dos contratos de concessão de obrigações de serviço público, quanto à Sata Air Açores, S.A., e com a operação da Sata Internacional, S.A., nomeadamente ao nível da definição de rotas e gestão do *pricing*.
- 137 A entidade auditada referiu que **essas matérias foram objeto de apresentação presencial ao acionista, enquanto partes constituintes dos planos e orçamentos anuais, sendo discutidas e aprovadas nessa sede**. Também mencionou que as alterações ocorridas seguiram a mesma metodologia⁹¹.
- 138 Todavia, na sequência da realização dos trabalhos de campo e da documentação recolhida nesta fase da auditoria, observaram-se situações em que o Governo Regional deu orientações concretas, ainda que de modo informal, relativamente a determinados aspetos da operação daquelas subsidiárias, que seguidamente se enunciam.

17.1. Orientações dirigidas à Sata Air Açores, S.A.

- 139 Em relação a esta subsidiária foi referido pelas chefias intermédias e pelos membros do conselho de administração em funções, que **o acionista, no período 2009 a 2013, solicitou alterações aos planos anuais de exploração aprovados**, designadamente, o acréscimo de voos e modificações aos equipamentos programados, com vista a fazer face a opções do próprio Governo Regional e a pedidos de Conselhos de Ilha.
- 140 **Tais alterações traduziram-se em acréscimos de gastos que não foram objeto da devida compensação financeira.**
- 141 Instados a disponibilizar a documentação de suporte às referidas alterações, contendo, nomeadamente, a autorização expressa pela entidade competente para o efeito – a Direção Regional dos Transportes⁹² –, aqueles responsáveis admitiram a **inexistência de evidências formais comprovativas das decisões tomadas no período em causa**⁹³.

⁹⁰ Nos termos do disposto no artigo 12.º, n.º 1, do RJSPER, «Os direitos da Região como titular do capital são exercidos através da Direção Regional de Orçamento e Tesouro...».

⁹¹ Ponto 4 da carta n.º SAI-SP/2015/18, de 03-03-2015 (doc. 03.069)

⁹² Em conformidade com o disposto na cláusula 6.ª do contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, celebrado em 07-09-2009 (doc. 03.050).

⁹³ Apenas foi facultada documentação relativa a pedidos de alteração de voos, bem como de substituição de equipamentos, formalizados nos meses de novembro e de dezembro de 2014, através da qual se depreende que os gastos decorrentes das alterações solicitadas foram quantificados, com evidenciação das modificações que as alternativas apresentadas implicavam para os planos de exploração aprovados, informação que foi remetida por correio eletrónico à Direção Regional dos Transportes.

Observou-se, também, que apenas a mensagem de correio eletrónico de 10-12-2014 continha o respetivo despacho autorizador do Diretor Regional dos Transportes (doc. 03.070).

Na mensagem de correio eletrónico de 26-11-2014, referente a um pedido de substituição de equipamento, o referido responsável respondeu que «... a solução 1 não permitirá resolver a situação, o que restará a solução 2. Quanto a estas situa-



142 Em suma, até ao final de 2014, as decisões operacionais relacionadas com alterações aos planos de exploração aprovados não se encontravam sustentadas em documentos escritos.

17.2. Orientações dirigidas à Sata Internacional, S.A.

143 Na documentação relativa aos orçamentos de 2013, verificou-se que, numa mensagem de correio eletrónico, de 04-01-2013, do presidente do conselho de administração do grupo SATA, foram efetuadas referências a orientações recebidas do membro do governo responsável pelo sector dos transportes, direcionadas à operação da Sata Internacional, S.A.⁹⁴.

144 De acordo com o mencionado no referido documento, a Secretaria Regional do Turismo e Transportes determinou à Sata Internacional, S.A., que realizasse, em 2013, a operação Terceira/Oakland (Califórnia), em detrimento do reforço da operação Terceira/Boston, **opção que se traduziu num impacto negativo ao nível dos resultados antes de impostos desta subsidiária, na ordem dos 700 mil euros.**

145 Nesse mesmo documento o presidente do conselho de administração da Sata Internacional, S.A., referiu que a orientação da tutela era contrária à proposta formulada pela empresa, aprovada em 21-12-2012, e que não vislumbrava forma de colmatar o prejuízo identificado pela substituição das operações, dentro dos graus de liberdade que lhe eram concedidos.

18. Acompanhamento e controlo

146 Os deveres especiais de informação ao titular do capital, a que estão sujeitas as empresas públicas regionais, encontram-se estabelecidos no artigo 15.º do RJSPER.

147 Esses deveres incluem a remessa de um conjunto de elementos⁹⁵ aos membros do governo responsáveis pela área das finanças e pelo respetivo sector de atividade, para efeitos de acompanhamento e controlo da situação económica e financeira das empresas e da boa gestão dos dinheiros públicos, a saber:

- propostas dos planos estratégicos plurianuais, aprovados em assembleia geral;
- propostas dos orçamentos anuais, incluindo a estimativa das operações financeiras com a Região e com o Estado, aprovados em assembleia geral;
- planos de investimento anuais e plurianuais e respetivas fontes de financiamento;

ções, a SATA tem de dar resposta à procura, de modo a evitar ser sistemático e não ser o GRA a resolver estas situações» (doc. 03.071).

⁹⁴ Doc. 03.072.

⁹⁵ Conforme alíneas a) a h) do n.º 1 do artigo 15.º do RJSPER.



- documentos de prestação anual de contas;
- relatórios trimestrais de execução orçamental, acompanhados dos relatórios do órgão de fiscalização;
- cópias das atas do órgão de gestão e de administração;
- cópias das atas da assembleia geral;
- outros documentos necessários ao acompanhamento da gestão dos fundos públicos e da evolução económico-financeira das empresas.

18.1. Elaboração dos documentos exigidos pelo RJSPER

148 No que respeita à elaboração dos documentos identificados no n.º 1 do artigo 15.º do RJSPER, referentes ao período em apreço, verificou-se que as empresas do grupo SATA:

- Não apresentaram planos estratégicos plurianuais;
- Em 2009 e 2010, os orçamentos e os planos de investimento anuais traduziram-se na apresentação de meros quadros com as previsões de rendimentos e de gastos por componente da demonstração de resultados e de aquisições de equipamentos administrativos e de outros bens necessários à atividade operacional das empresas⁹⁶. Nos exercícios de 2011 a 2013, foram elaborados relatórios de orçamento, que incluíram planos de exploração, com a especificação das rotas a operar, no caso da Sata Internacional, S.A., planos comerciais, planos de formação, planos de investimento, entre outros, e as respetivas demonstrações de resultados previsionais;
- Os planos de investimento anuais e plurianuais⁹⁷ não faziam qualquer referência às fontes de financiamento.

18.2. Aprovação dos documentos pelos órgãos sociais

149 No que concerne à aprovação dos documentos identificados no n.º 1 do artigo 15.º do RJSPER, no período 2009 a 2013, constatou-se o seguinte nas empresas do grupo SATA⁹⁸:

- os orçamentos e os planos de investimentos anuais, com exceção dos relativos a 2012, não foram aprovados pelas respetivas assembleias gerais;
- os orçamentos de 2010, assim como os orçamentos de 2011 da Sata SGPS, S.A., e da Sata Air Açores, S.A., não foram aprovados pelos respetivos

⁹⁶ Doc.ºs 03.073 a 03.096.

⁹⁷ Idem.

⁹⁸ Cfr. *Apêndice XIV* do Volume II.



conselhos de administração; assinala-se, também, que os orçamentos de 2009 das empresas do grupo foram aprovados exclusivamente pelo conselho de administração da Sata SGPS, S.A.;

- os relatórios e contas dos exercícios de 2009 da Sata Internacional, S.A., de 2011 da Sata Air Açores, S.A., e de 2009 e 2011 da Sata SGPS, S.A., não foram aprovados pelos respetivos conselhos de administração.

150 Face ao exposto, conclui-se que as empresas do grupo SATA, no período 2009 a 2013, não observaram, na generalidade, o procedimento legal de elaboração e aprovação dos documentos necessários ao acompanhamento e controlo da situação económico-financeira das mesmas.

18.3. Remessa dos documentos ao titular do capital

151 Através das informações e dos documentos facultados⁹⁹, verificou-se que as subsidiárias do grupo SATA, no período 2009 a 2013, não cumpriram, na generalidade, o disposto no n.º 1 do artigo 15.º do RJSPER¹⁰⁰.

152 A exceção, em matéria de remessa de documentos, consistiu no envio dos seguintes elementos ao Vice-Presidente do Governo Regional:

- orçamentos para 2013 das empresas do grupo SATA¹⁰¹;
- relatórios trimestrais de execução orçamental relativos ao fecho de contas de 2012 e aos quatro trimestres de 2013 das empresas do grupo SATA¹⁰²;
- documentos de prestação de contas de 2010 das empresas Sata SGPS, S.A., Sata Internacional, S.A., e Sata Gestão de Aeródromos, S.A., e de 2011 das empresas Sata Air Açores, S.A., e Sata Internacional, S.A.¹⁰³.

153 Conforme destacado na resposta dada em contraditório, o Gabinete do Vice-Presidente do Governo Regional, por seu turno, solicitou informações relativas ao orçamento de 2013, às contas a 31-12-2012, ao fecho de contas de 2013 e ao orçamento de 2014¹⁰⁴, não existindo evidências de que tenha desenvolvido esforços no sentido de obter outros documentos em falta.

⁹⁹ Disponibilizados pelo conselho de administração do grupo SATA através das cartas n.º SAI-SP/2015/18-CA-SP/2013/14, de 03-03-2015 (ponto 4, alíneas a) a c) e e) a h)) (doc.ºs 03.103 e 03.104), e n.º SAI-SP/2015/19-CA-SP/2013/14, de 06-03-2015 (ponto 4, alínea d)) (doc. 03.105).

¹⁰⁰ Cfr. *Apêndice XIV* do Volume II.

¹⁰¹ Doc.ºs 03.072.

¹⁰² Doc.ºs 03.107 a 03.109.

¹⁰³ Doc. 03.110.

¹⁰⁴ Cfr., respetivamente, mensagens de correio eletrónico de 29-01-2013, 26-02-2013 e 02-04-2014 (doc.ºs 03.299, 03.300, 03.301).



- 154 Ao Secretário Regional do Turismo e Transportes foram enviados os documentos de prestação de contas de 2010 da Sata SGPS, S.A., e de 2011 da Sata Air Açores, S.A.¹⁰⁵.
- 155 Relativamente aos orçamentos e aos planos de investimento anuais e plurianuais, a entidade auditada referiu que estes elementos
- ... foram objeto de apresentação presencial ao acionista. No âmbito destas apresentações, os documentos foram discutidos e aprovados, sendo que eventuais alterações ocorridas no exercício dos mesmos, obedeceram à mesma metodologia¹⁰⁶.

¹⁰⁵ Doc. 03.110.

¹⁰⁶ Carta n.º SAI-SP/2015/18 CA-SP/2013/14, de 03-03-2015 (doc. 03.104).



Capítulo II Acompanhamento de recomendações

19. Aplicação de receitas de reprivatizações no capital social da Sata Air Açores, S.A.

19.1. Antecedentes

- 156 Na sequência da homologação do resultado final da primeira fase do processo de reprivatização do capital social da Eletricidade dos Açores, S.A.¹⁰⁷, que proporcionou à Região Autónoma dos Açores a obtenção de uma receita de 32 761 890 euros, o Governo Regional dos Açores, através da Resolução do Conselho do Governo n.º 121/2005, de 21 de julho, **deliberou transferir para a Sata Air Açores, S.A., o montante de 21 580 734 euros**¹⁰⁸, o que se concretizou em 29-07-2005¹⁰⁹.
- 157 Nos termos do disposto na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 293.º da Constituição e no n.º 3 do artigo 17.º da Lei n.º 11/90, de 5 de abril (Lei Quadro das Privatizações), a receita proveniente da reprivatização de empresas públicas regionais só pode ser aplicada na amortização de dívida pública regional e em novas aplicações de capital no sector produtivo regional.
- 158 Deste modo, a importância que foi transferida para a Sata Air Açores, S.A., destinava-se a ser incorporada no respetivo capital social, conforme, aliás, foi explicitado no preâmbulo da Resolução do Conselho do Governo¹¹⁰.
- 159 Todavia, **não foi este o destino conferido à referida verba.**
- 160 Com efeito, tal como ficou evidenciado no Relatório e Parecer sobre a Conta da Região Autónoma dos Açores de 2005, pp. 28 e 29, o Tribunal de Contas constatou que **aquela verba foi aplicada no pagamento de indemnizações compensatórias devidas pela Região**, como contrapartida pela prestação dos serviços aéreos regulares interilhas, em exercícios anteriores a 2005. Em consequência, o Tribunal formulou a seguinte recomendação:

¹⁰⁷ Resolução do Conselho de Ministros n.º 116/2005, de 7 de julho.

¹⁰⁸ De acordo com o n.º 2 da citada Resolução, a verba remanescente, no montante de 11 181 156 euros, foi transferida para as empresas públicas Lotaçor – Serviço Açoriano de Lotas, E.P. (8 270 202,10 euros), SPRHI – Sociedade de Promoção e Reabilitação de Habitação e Infraestruturas, S.A. (2 740 953,90 euros) e Empresa de Transportes Coletivos de Santa Maria, Lda. (170 000 euros).

¹⁰⁹ Doc.ºs 04.002 e 04.003.

¹¹⁰ Tal como sucedeu com as verbas que, em 2005, foram transferidas para a Lotaçor, E.P., e para a SPRHI, S.A., empresas que, logo nesse ano, procederam ao aumento do respetivo capital social (a Empresa de Transportes Coletivos de Santa Maria, L.ª, registou a verba recebida por conta da incorporação num futuro aumento do capital social) – *cf.* Parecer sobre a Conta da Região Autónoma dos Açores de 2005, p. 28.



A receita proveniente da privatização do capital social das Empresas Públicas, deverá respeitar o determinado na Constituição da República e na Lei Quadro das Privatizações, devendo o Governo Regional providenciar para a regularização das transferências efetuadas para a Sata Air Açores.

- 161 A referida recomendação foi reiterada nos pareceres sobre as contas da Região Autónoma dos Açores, referentes aos anos de 2006 e 2007.
- 162 Em 2009, no âmbito do contraditório ao projeto de Relatório e Parecer sobre a Conta da Região Autónoma dos Açores de 2008, o Governo Regional informou o Tribunal de que já tinha dado orientações ao conselho de administração da Sata Air Açores, S.A., «... no sentido de ser dado integral cumprimento ao disposto na Resolução do Conselho do Governo n.º 121/2005, de 21 de julho...», referindo, igualmente, «... que as contas da referida sociedade, respeitantes ao corrente ano de 2009, refletirão as alterações contabilísticas em conformidade com a lei»¹¹¹.
- 163 Posteriormente, o conselho de administração da Sata Air Açores, S.A., informou o Tribunal de que já tinha procedido «... ao aumento de capital resultante do montante recebido através da resolução n.º 121/2005, de 21 de julho, no valor de 21 580 734 euros...»¹¹².
- 164 Assim, em 24-11-2009, a Sata Air Açores, S.A., procedeu ao referido aumento de capital, sendo 21 580 734 euros subscritos em dinheiro pela Região e 1 euro por incorporação de reservas, passando o respetivo capital social para 38 390 235 euros¹¹³.
- 165 **Nestas circunstâncias, o Tribunal de Contas considerou a recomendação acatada** e expressou tal posição no próprio Relatório e Parecer sobre a Conta da Região Autónoma dos Açores de 2008¹¹⁴, aprovado em 09-12-2009.
- 166 Porém, logo a seguir, por despacho conjunto do Vice-Presidente do Governo Regional e do Secretário Regional da Economia, de **29-12-2009**¹¹⁵, foi determinada **a anulação dos créditos que a empresa detinha sobre a Região**, relativos às indemnizações compensatórias devidas pela prestação do serviço público de transportes aéreos interilhas, referentes a exercícios anteriores a 2005, no montante de 21 580 734 euros, por **contrapartida da redução do capital social subscrito pela Região Autónoma dos Açores**, em idêntico montante.
- 167 Em execução destas orientações, o representante da Região na reunião da assembleia geral da sociedade, de 26-04-2010, submeteu a deliberação deste órgão uma proposta

¹¹¹ Cfr. [Relatório e Parecer da Conta da Região Autónoma dos Açores \(ano económico de 2008\)](#), pp.66 e 67, e doc. 04.006

¹¹² Carta de 23-11-2009 (doc. 04.007).

¹¹³ Após deliberações do conselho de administração (ata n.º 10/CA/2009) e da assembleia geral (ata n.º 2/2009), ambas de 30-10-2009 (doc.ºs 04.004 e 04.005). Cfr., igualmente, o registo do ato no [Portal da Justiça](#).

¹¹⁴ Cfr. Relatório e Parecer da Conta da Região Autónoma dos Açores de 2008, p. 16.

¹¹⁵ Doc. 04.008.



de redução do valor do capital social correspondente à participação detida pela Região na Sata Air Açores, S.A., a qual foi aprovada¹¹⁶.

168 A operação descrita consumou-se em 04-11-2010¹¹⁷, **reconduzindo o capital social da Sata Air Açores, S.A., novamente para 16 809 500 euros.**

169 Neste contexto, no Relatório e Parecer sobre a Conta da Região Autónoma dos Açores de 2010, pp. 15 e 78 a 81, o Tribunal de Contas considerou que a aplicação daquela receita, proveniente da reprivatização parcial de uma empresa pública regional, não respeitou o quadro legal vigente, razão pela qual reiterou, a partir de então, nos sucessivos relatórios e pareceres sobre a Conta da Região, a recomendação que já tinha sido formulada entre 2005 e 2007, no sentido do Governo Regional providenciar a regularização da situação em causa.

19.2. Operações contabilísticas subjacentes às operações de aumento e de redução do capital

170 Em 31-12-2004, o capital social da Sata Air Açores, S.A., ascendia a 16 809 500 euros¹¹⁸.

171 Na mesma data, a rubrica de “Outros devedores” incorporava a importância de 21 580 734 euros relativa a indemnizações compensatórias devidas pela Região à empresa, a título de contrapartida pela prestação do serviço público de transporte aéreo interilhas¹¹⁹.

172 Conforme referido anteriormente, em 29-07-2005, a Região transferiu para a empresa a importância de 21 580 734 euros, correspondente a parte da receita obtida na primeira fase do processo de reprivatização do capital social da Eletricidade dos Açores, S.A.

173 No anexo ao balanço e às demonstrações financeiras relativas ao exercício de 2005¹²⁰, é referido que «Durante o exercício de 2005, a Empresa recebeu o montante de 29.463.303 €, sendo 7.882.569 € referentes a indemnizações compensatórias do exercício de 2005 e o remanescente [21 580 734 euros] relativo a anos anteriores».

174 Portanto, é inequívoco que a verba transferida para a Sata Air Açores, S.A., proveniente da reprivatização da referida empresa pública regional, foi utilizada para proceder ao pagamento das indemnizações compensatórias devidas pela Região, referentes a exercícios anteriores a 2005.

¹¹⁶ Doc. 04.009.

¹¹⁷ Cfr. registo do ato no [Portal da Justiça](#).

¹¹⁸ Doc. 04.001, p. 50 do ficheiro.

¹¹⁹ *Ibidem*, ponto 49 do anexo ao balanço e às demonstrações financeiras referentes ao exercício de 2005, p. 70 do ficheiro.

¹²⁰ *Ibidem*, p. 71 do ficheiro.



- 175 Em 30-10-2009, na sequência de proposta para o efeito apresentada, na mesma data, pelo conselho de administração da Sata Air Açores, S.A.¹²¹, com o intuito de dar «... cumprimento à determinação do Tribunal de Contas...», a assembleia geral da sociedade deliberou¹²²:
- Aumentar o capital da Sata Air Açores, SA, de 16.809.500,00 euros (...) para 38.390.235,00 euros, com a seguinte origem:
 - 1 – Em dinheiro, já realizado, no valor de 21.580.734,00 euros (...) e,
 - 2 – Por incorporação de Outras Reservas, no valor de 1.00 euro...
- 176 O aumento do capital da Sata Air Açores, S.A., tinha assim implícita a reposição da dívida da Região à empresa, por idêntico montante, em conformidade, aliás, com a mencionada proposta do conselho de administração.
- 177 Nos moldes em que a operação foi concretizada, encontrava-se reposta a legalidade na aplicação das verbas provenientes da reprivatização da Eletricidade dos Açores, S.A., o que foi devidamente assinalado no Relatório e Parecer sobre a Conta da Região Autónoma dos Açores de 2008, conforme anteriormente referido.
- 178 **Todavia, na sequência do despacho conjunto do Vice-Presidente do Governo Regional e do Secretário Regional da Economia, de 29-12-2009, foi determinada a anulação da mencionada dívida de 21 580 734 euros**, por contrapartida da rubrica “Outras variações do capital próprio”, tal como se encontra evidenciado nas demonstrações financeiras referentes ao exercício de 2009.
- 179 O procedimento adotado acabou por anular o impacto do aumento do capital social na estrutura de capitais da empresa, o que levou o auditor externo a expressar uma *ênfase* na certificação legal das contas relativas ao exercício de 2009, referindo que «... em resultado do registo dos factos acima referidos, não ocorreu qualquer variação no valor dos capitais próprios da Empresa durante o exercício de 2009»¹²³.
- 180 Em 2010, e ainda em execução das orientações expressas no mencionado despacho conjunto, as “Outras variações do capital próprio”, resultantes da anulação da dívida da Região, foram cobertas através da **redução do capital social da Sata Air Açores, S.A., no referido montante de 21 580 734 euros**.
- 181 Face ao exposto, conclui-se que as operações contabilísticas descritas acabaram por reconduzir o capital da sociedade à sua expressão inicial, 16 809 500 euros, daí resultando que a verba de 21 580 734 euros, proveniente da reprivatização da Eletricidade dos Açores, S.A., foi efetivamente aplicada no pagamento das indemnizações compensatórias devidas pela Região, referentes a exercícios anteriores a 2005.

¹²¹ Doc. 04.004.

¹²² Doc. 04.005.

¹²³ Doc. 01.013, p. 104 do ficheiro.



182 Aliás, o fundamento invocado no citado despacho conjunto, de que a Região «... não pode (...) compensar de novo a SATA Air Açores, S.A. pagando as aludidas compensações indemnizatórias no valor de € 21.580.734,00...», é revelador da intenção que esteve subjacente à aplicação da referida verba.

183 Acresce referir que no decurso dos trabalhos de campo realizados no âmbito da presente ação de fiscalização, apurou-se que a situação permanecia inalterada.

19.3. Conclusão

184 A sequência das mencionadas operações contabilísticas teve como resultado final **a extinção do registo da dívida da Região por indemnizações compensatórias e a manutenção do montante do capital social da Sata Air Açores, S.A.**

185 Donde se conclui que a verba de 21 580 734 euros transferida para a Sata Air Açores, S.A, em 2005, proveniente da reprivatização da Eletricidade dos Açores, S.A., foi aplicada no pagamento das indemnizações compensatórias devidas pela Região, **operação que não tem sustentação legal**, por contrariar o disposto na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 293.º da Constituição e no n.º 3 do artigo 17.º da Lei n.º 11/90, de 5 de abril (Lei Quadro das Privatizações).

186 Ou seja, realizou-se um conjunto de operações que se revelaram inúteis, pois conduziram novamente ao resultado de partida, o qual, como se viu, não é legalmente permitido.

187 Nos Relatórios e Pareceres sobre a Conta da Região, referentes aos exercícios de 2005 a 2007 e de 2010 a 2012, o Tribunal de Contas formulou uma recomendação no sentido do Governo Regional promover a regularização da situação descrita, conferindo àquela verba o destino legalmente previsto.

188 Sobre o assunto, a Vice-Presidência do Governo, Emprego e Competitividade Empresarial referiu, em contraditório, que

... esta questão já foi reiteradamente fundamentada em sede de contraditório da Conta da Região Autónoma dos Açores (v.g. pag. 5 do ofício ref. VPG/2013/942/MLS) que aqui se dá por inteiramente reproduzido.¹²⁴.

189 **Face ao exposto, reitera-se que a referida recomendação continua por acolher.**

¹²⁴ No ponto V.7.12 do citado ofício Sai VPG/2013/942/MLS, de 24-10-2013, refere-se que: «[o] Governo Regional mantém a sua posição de que, em 2009, mandou cumprir a recomendação da SRATC relativa à integração do valor de 21 580 734,00 euros, no capital social da SATA.» (doc. 07.02.05).



PARTE IV CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Conclusões

- 190 Entre 2009 e 2013 as empresas do grupo SATA desenvolveram as suas atividades num ambiente económico recessivo, caracterizado pela redução da procura no mercado de transporte aéreo a nível global e pelo aumento do preço dos combustíveis, aspetos que condicionaram a rentabilidade das operações.
- 191 Neste período, a Sata Air Açores, S.A., explorou, em regime de exclusividade, os serviços aéreos regulares entre as ilhas dos Açores e os serviços aéreos na rota Funchal/Porto Santo/Funchal.
- 192 Estes serviços foram prestados ao abrigo de contratos de concessão celebrados com a Região Autónoma dos Açores e com o Estado, respetivamente.
- 193 A empresa prestou, igualmente, serviços de *handling* e de manutenção de aeronaves.
- 194 Por seu turno, a Sata Internacional, S.A., explorou rotas regulares entre os Açores, o Continente e a Madeira, ao abrigo de um contrato de concessão celebrado com o Estado.
- 195 Em regime concorrencial, operou também rotas regulares entre a Madeira e o Continente e para destinos na Europa, América do Norte e Brasil.
- 196 Complementarmente, desenvolveu operações *charter* para a Europa, África e América do Sul.
- 197 Relativamente à Sata Gestão de Aeródromos, S.A., a respetiva atividade decorre, exclusivamente, da execução do contrato de exploração do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos aeródromos do Corvo, da Graciosa, do Pico e de São Jorge e na aerogare das Flores.
- 198 Considerando este enquadramento genérico, apresentam-se a seguir as principais conclusões a que se chegou no âmbito da presente ação.



Ponto do Relatório	Vol.	Conclusões
Grupo SATA		
11.1.1.	I	<p>As atas das reuniões dos órgãos de administração não documentam a tomada de deliberações sobre aspetos essenciais das atividades operacionais das empresas.</p> <p>As deliberações dos órgãos de administração da Sata Air Açores, S.A., e da Sata Internacional, S.A., no período 2009 a 2013, limitaram-se a incidir, <i>grosso modo</i>, sobre questões relacionadas com a gestão dos recursos humanos e com contratos com terceiros.</p>
12.1.	I	<p>Os rendimentos provenientes da exploração aérea registaram uma erosão significativa no período em apreço – 177,8 milhões de euros em 2013, menos 18 milhões de euros (-9%) face a 2009.</p>
12.1.	I	<p>Os níveis de subsidiação das empresas do grupo SATA, desde 2010, mantiveram-se relativamente estáveis – 31,8 milhões de euros em 2013 –, verba determinada pelas indemnizações compensatórias contabilizadas pela Sata Air Açores, S.A..</p>
12.2.	I	<p>Até 2012, os gastos e perdas operacionais acompanharam a tendência evidenciada pela atividade do grupo, situação que se inverteu em 2013.</p>
12.3.	I	<p>O desequilíbrio operacional da Sata Internacional, S.A., foi determinante para a acentuada degradação do desempenho económico do grupo, observada a partir de 2011, embora seja igualmente notória a deterioração da <i>performance</i> da Sata Air Açores, S.A..</p>
12.3.	I	<p>Em 2013, o EBITDA negativo (-5,1 milhões de euros) refletia a insustentabilidade da estratégia de atuação do grupo SATA.</p> <p>As sucessivas margens operacionais deficitárias obtidas pela Sata Internacional, S.A., nos anos de 2009 a 2012, não tiveram expressão nas contas individuais da empresa e, conseqüentemente, nas contas consolidadas do grupo, já que foram adotadas políticas e critérios contabilísticos que permitiram mitigar esses resultados, não obstante as recorrentes <i>reservas</i> expressas pelos auditores externos a propósito de tais procedimentos.</p>
13.1	I	<p>No final de 2013, a estrutura financeira do grupo SATA apresentava-se profundamente desequilibrada.</p> <p>O grau de autonomia financeira era de apenas 4,5%.</p> <p>O passivo total ascendia a 190,3 milhões de euros, dos quais 128,7 milhões de euros venciam-se a curto prazo.</p>
13.2.	I	<p>Entre 2009 e 2013, a dívida financeira registou um acréscimo de 114 milhões de euros, fixando-se, neste último ano, em 142,5 milhões de euros, dos quais 92,3 milhões de euros eram exigíveis a curto prazo.</p>
12.3.	I	<p>Conseqüentemente, os resultados financeiros agravaram-se entre 2009 e 2013, passando de -367,4 mil euros para -7,9 milhões de euros, aumentando a pressão financeira sobre o grupo.</p>
13.3.	I	<p>Em 31-12-2013, o passivo corrente superava em 20 milhões de euros o ativo corrente, o que indicia o agravamento do risco de liquidez do grupo, facto que foi devidamente assinalado pelo auditor externo.</p>



Ponto do Relatório	Vol.	Conclusões
7.3. 8.3. 9.3.	I	Com referência a 31-12-2013, e relativamente às empresas que desenvolvem as respetivas operações na Região, o grupo SATA contava com 1 291 trabalhadores, dos quais, 638 na Sata Air Açores, S.A., (-18), 637 na Sata Internacional, S.A., (+68) e 16 na Sata Gestão de Aeródromos, S.A., (+4), ou seja, mais 54 trabalhadores comparativamente a 2009.
10.3., 14., 16. e 17.	I	O elevado grau de informalidade subjacente ao processo de tomada de decisão nas empresas do grupo SATA, a par das recorrentes <i>reservas</i> expressas pelos auditores externos, no âmbito das certificações legais das contas, são aspetos reveladores das deficiências dos sistemas de controlo interno implementados, que afetaram a relevância e a fiabilidade da informação financeira produzida.
23. 25.3.1. 28.	II	
14.	I	A permanência destas <i>reservas</i> ao longo dos diversos exercícios evidencia a inércia dos conselhos de administração das empresas do grupo, no sentido de promoverem a alteração dos procedimentos de natureza administrativa e contabilística que as originaram.
23. 28.	II	
12.3.	I	O desequilíbrio operacional da Sata Internacional, S.A. – motivado pela exploração de rotas historicamente deficitárias, que têm absorvido os excedentes proporcionados pelas poucas rotas rentáveis –, e o desequilíbrio financeiro da Sata Air Açores, S.A. – agravado pelos significativos atrasos na regularização das indemnizações compensatórias devidas pela Região –, conduziram o grupo SATA a uma situação económica e financeiramente insustentável.
Função acionista – Orientações e controlo		
16.	I	No período em referência, o Governo Regional não emitiu orientações específicas para as empresas do grupo SATA, nos termos previstos no artigo 13.º do Decreto Legislativo Regional n.º 7/2008/A, de 24 de março.
18.2.	I	Não foi observado o procedimento legal de elaboração e aprovação dos documentos de acompanhamento e controlo da situação económico-financeira das empresas.
18.3.	I	As empresas do grupo SATA não cumpriram, na generalidade, o disposto no n.º 1 do artigo 15.º do Decreto Legislativo Regional n.º 7/2008, de 24 de março, quanto à remessa dos documentos aí previstos ao titular do capital, para efeitos de acompanhamento e controlo das suas atividades.
Acompanhamento de recomendações		
19.	I	A verba de 21 580 734 euros transferida para a Sata Air Açores, S.A., em 2005, proveniente da reprivatização da Eletricidade dos Açores, S.A., foi aplicada no pagamento das indemnizações compensatórias devidas pela Região, operação que contraria o disposto na alínea b) do n.º 1 do artigo 293.º da Constituição e no n.º 3 do artigo 17.º da Lei n.º 11/90, de 5 de abril (Lei Quadro das Privatizações). Nos Relatórios e Pareceres sobre a Conta da Região, referentes aos exercícios de 2005 a 2007 e de 2010 a 2012, o Tribunal de Contas formulou uma recomendação no sentido do Governo Regional promover a regularização da situação descrita, conferindo àquela verba o destino legalmente previsto.



Ponto do Relatório	Vol.	Conclusões
19.	I	A referida recomendação não foi acolhida até à presente data.
Sata Air Açores, S.A.		
20.1. 17.1.	II I	No âmbito do contrato de concessão de serviços aéreos entre as ilhas dos Açores, os voos realizados cumpriram as frequências mínimas definidas nas obrigações de serviço público. Comparativamente aos planos de exploração aprovados por estação IATA, entre 2010 e 2012 as frequências realizadas ficaram aquém das aprovadas, enquanto em 2013 esta tendência inverteu-se, tendo sido realizados mais 500 voos.
20.1.	II	Relativamente ao contrato celebrado com o Estado, relativo à concessão da rota Funchal/Porto Santo/Funchal, constatou-se que a Sata Air Açores, S.A., não assegurou a prestação dos serviços mínimos contratualizados, tendo realizado menos 830 voos do que os previstos em sede contratual.
34.2. 39.2.	II	Na execução dos contratos em apreço, registaram-se desvios entre os défices de exploração reais e os correspondentes valores contratualizados, que nem sempre deram lugar à reposição do equilíbrio financeiro das concessões. Nestas circunstâncias, a Sata Air Açores, S.A., assumiu a componente dos défices não compensados, que no âmbito das duas concessões, ascenderam a 19,6 milhões de euros.
34.4.	II	Entre 2009 e 2011 ¹²⁵ , a Região obteve financiamento comunitário para as despesas relativas à compensação financeira atribuída à Sata Air Açores, S.A., período durante o qual efetuou os pagamentos nos termos contratualmente previstos. A partir de 2011, quando cessou o financiamento comunitário, passaram a registar-se atrasos significativos no pagamento da compensação financeira devida pela concessão, que, no final de 2013, ascendia a 39,9 milhões de euros, montante que incorpora verbas ainda não certificadas pelas entidades competentes.
22.1. 22.2.	II	No final de 2013, a estrutura de capitais da Sata Air Açores, S.A., encontrava-se profundamente desequilibrada, com um grau de autonomia financeira de apenas 6%. O passivo ascendia a 142,8 milhões de euros, dos quais, 81,9 milhões de euros eram exigíveis a curto prazo.
22.2. 22.4.	II	Entre 2009 e 2013, a dívida financeira aumentou 100,2 milhões de euros, atingindo 123 milhões de euros no final deste último exercício, sendo 73,2 milhões de euros correspondentes a operações com maturidades até um ano. Em consequência, registou-se um acréscimo significativo dos encargos líquidos da dívida – de 143 mil euros, em 2009, para 5,9 milhões de euros, em 2013, que, neste exercício, praticamente absorveram os recursos gerados pela atividade operacional (EBITDA), facto indiciador da insustentabilidade do nível de endividamento da empresa.

¹²⁵ Excetuando o período de junho a setembro de 2009.



Ponto do Relatório	Vol.	Conclusões
33.3.	II	Não obstante tais circunstâncias, a Região, acionista único da empresa, impôs uma alteração ao contrato de concessão – outorgada em 13-05-2014 –, postecipando para 2015 e 2016 o pagamento das compensações financeiras relativas a seis trimestres já vencidos, no montante global de 35,7 milhões de euros.
20.1. 20.2. 20.3. 21.1.	II	<p>Em termos operacionais, assistiu-se a uma progressiva redução da atividade da Sata Air Açores, S.A., consubstanciada na acentuada queda do número de voos realizados e de passageiros transportados. Em 2013, foram realizados menos 1 760 voos (-13,6%) e transportados menos 46 628 passageiros (-9,7%) comparativamente a 2009.</p> <p>Consequentemente, os rendimentos gerados pela exploração aérea registaram um decréscimo de 5,6 milhões de euros (-21,5%) em idêntico período.</p> <p>A queda dos índices de ocupação (<i>load factors</i>) da operação global da Sata Air Açores, S.A., num contexto em que se assistiu a uma redução significativa do número de voos, indicia o eventual sobredimensionamento da frota.</p>
21.2.	II	Em 2013, acentuou-se a pressão sobre a estrutura de custos da empresa, face ao acréscimo substancial dos encargos com o pessoal – mais 4,6 milhões de euros ¹²⁶ comparativamente ao exercício anterior, correspondente a um aumento de 19,6% –, em consequência, essencialmente, da reversão dos cortes salariais impostos pelas leis do Orçamento de Estado, que foi realizada através da contratação de um seguro de capitalização, da reposição do subsídio de férias aos trabalhadores, bem como da contratação de pessoal e de ajustamentos nas progressões na carreira do pessoal navegante.
7.3.	I	No final de 2013, dos 638 trabalhadores ao serviço da empresa, 388 (60,8%) estavam afetos ao <i>handling</i> , 90 (14,1%) reportavam ao pessoal navegante e os restantes 160 (25,1%) respeitavam a pessoal de <i>back office</i> e estrutura.
21.3.	II	<p>A Sata Air Açores, S.A., apresentou, em 2013, um resultado líquido negativo de 15,8 milhões de euros.</p> <p>A relevação contabilística nas contas da empresa do prejuízo registado em idêntico período pela sua participada Sata Internacional, S.A., (-12,9 milhões de euros), contribuiu, de forma significativa, para a expressão daquele resultado.</p>

¹²⁶ Excluindo a rubrica «Benefícios pós-emprego».



Ponto do Relatório	Vol.	Conclusões
23.	II	<p>Foram realizadas várias operações contabilísticas, objeto de sucessivas <i>reservas</i> por parte dos auditores externos e que tiveram um impacto materialmente relevante nas demonstrações financeiras, a saber: <i>i)</i> constituição e reversão de provisões; <i>ii)</i> correções relativas a exercícios anteriores relacionadas com a subavaliação de responsabilidades – “Documentos pendentes de voo”; <i>iii)</i> outras contas a receber e ativos por impostos diferidos; <i>iv)</i> alteração da política contabilística da mensuração da frota; <i>v)</i> e prestações acessórias realizadas à Sata Internacional, S.A.</p> <p>Por conseguinte, a relevância e a fiabilidade das demonstrações financeiras da empresa – atributos essenciais da informação financeira –, não se encontravam salvaguardados.</p>
Sata Internacional, S.A.		
8.3.	I	<p>No final de 2013, dos 637 trabalhadores ao serviço da Sata Internacional, S.A., 309 (48,5%) constituíam o efetivo de pessoal navegante e os restantes 328 (51,5%) eram pessoal de <i>back office</i> e estrutura.</p>
25.1.3. 25.2.2.	II	<p>Tendo por suporte a informação proporcionada pela contabilidade analítica, constatou-se que a operação global revelou-se sistematicamente deficitária, ascendendo a 37,6 milhões de euros os prejuízos operacionais registados entre 2009 e 2013, dos quais, 33,5 milhões de euros reportam-se a perdas acumuladas nas rotas regulares e 4,1 milhões de euros a perdas com a operação <i>charter</i>.</p> <p>No mercado regular, as perdas registadas nas rotas operadas em regime concorrencial para a Europa e para a Madeira, foram determinantes para o desempenho evidenciado, na medida em que geraram prejuízos acumulados de 31,8 e 16 milhões de euros, respetivamente, que absorveram os excedentes obtidos nas poucas rotas rentáveis – algumas das rotas operadas entre os Açores e o Continente e para a América do Norte.</p> <p>Relativamente ao mercado <i>charter</i>, a operação foi sobretudo penalizada pelos voos realizados para a Europa, que acumularam prejuízos de 4,2 milhões de euros no período em apreço.</p> <p>Em ambos os mercados foram operadas rotas que não geravam ganhos suficientes para cobrir, sequer, os custos operacionais variáveis.</p>
25.1.4. 25.1.5.	II	<p>A degradação da tarifa média e a manutenção, ou até mesmo o reforço, da operação em rotas historicamente deficitárias contribuíram para agravar os efeitos associados à conjuntura económica adversa verificada no período em análise.</p>
25.3.1.	II	<p>As decisões estratégicas associadas à abertura e ao encerramento de rotas, e outras decisões de gestão, não se encontravam documentadas.</p>
25.3.2.	II	<p>A redução da atividade e a manutenção da dimensão da frota constituíram elementos de pressão adicional sobre a exploração, dificultando a diluição dos custos fixos associados à pesada estrutura com que se encontrava a operar.</p>



Ponto do Relatório	Vol.	Conclusões
26.3.	II	Entre 2009 e 2012, o desequilíbrio operacional da Sata Internacional, S.A., não foi adequadamente refletido nas respetivas demonstrações financeiras. Esta situação decorreu, em parte, da existência de registos contabilísticos que permitiram mitigar o desempenho negativo das suas operações, no que respeita ao reconhecimento dos rendimentos de exploração e à reversão de provisões e de imparidades em investimentos depreciáveis.
27.2. 27.4.	II	A deterioração da capacidade da empresa para gerar recursos implicou o crescimento do endividamento – de 12,5 milhões de euros, em 2009, para 30,1 milhões de euros, em 2013 –, com o consequente agravamento dos juros e gastos similares suportados, que, neste último exercício, ascenderam a 2 milhões de euros, face aos 900 mil euros registados em 2009.
26.3.	II	Em 2013, acentuou-se o desequilíbrio operacional da empresa, espelhado no facto do EBITDA ter registado um valor negativo de -11,2 milhões de euros.
28.	II	As prestações acessórias de capital, concretizadas pela Sata Air Açores, S.A., no valor global de 52,1 milhões de euros, evitaram que a Sata Internacional, S.A., incorresse numa situação de falência técnica. Em 31-12-2013, as contas da Sata Internacional, S.A., revelavam a existência de um crédito sobre a Direção-Geral do Tesouro e Finanças, no montante de 14,2 milhões de euros, referente a indemnizações compensatórias, importância que o auditor externo não conseguiu certificar, por falta de informação que sustentasse tal registo. As recorrentes <i>reservas</i> expressas pelos auditores externos nas certificações legais das contas referentes aos exercícios de 2009 a 2013 suscitam dúvidas relativamente à relevância e fiabilidade da informação financeira produzida.
Sata Gestão de Aeródromos, S.A.		
30.	II	Entre 2009 e 2013 o desempenho operacional da empresa foi-se progressivamente deteriorando, embora a exploração se tenha mantido equilibrada. Neste período, a Região cometeu à empresa a responsabilidade pela execução de um conjunto de investimentos, no montante de 117,6 milhões de euros, comprometendo-se a suportar a componente das despesas não participadas por fundos comunitários.
31. 42. 43.	II	O atraso na regularização das contrapartidas financeiras devidas pela Região, que, no final de 2013, ascendiam a 7,5 milhões de euros, obrigou a Sata Gestão de Aeródromos, S.A., a financiar-se junto da Sata Air Açores, S.A., no montante de 4,9 milhões de euros.



Recomendações

199 Tendo presente as observações constantes do presente Relatório, formulam-se recomendações sobre as seguintes matérias:

	Recomendações	Impactos esperados	Ponto do Relatório	Volume
Ao Governo Regional				
1. ^a	Definir as orientações estratégicas para as empresas do grupo SATA, consubstanciando as metas e objetivos para as empresas, com carácter plurianual.	Cumprimento da legalidade (artigo 13.º do Decreto Legislativo Regional n.º 7/2008/A, de 24 de março)	16.	I
2. ^a	Celebrar contratos de gestão com os gestores públicos do grupo SATA, definindo os objetivos a atingir.	Maior autonomia de gestão e melhoria da <i>accountability</i> (artigo 15.º do Decreto Legislativo Regional n.º 12/2008/A, de 19 de maio)		
3. ^a	Promover a real aplicação da verba de 21 580 734 euros proveniente da reprivatização da Eletricidade dos Açores, S.A., nas finalidades definidas na Constituição e na Lei Quadro das Privatizações, acolhendo, efetivamente, as recomendações formuladas sobre o assunto, nos relatórios e pareceres sobre as contas da Região Autónoma dos Açores, relativas aos anos de 2005 a 2007 e de 2010 a 2012.	Cumprimento da legalidade (alínea <i>b</i>) do n.º 1 do artigo 293.º da Constituição e n.º 3 do artigo 17.º da Lei n.º 11/90, de 5 de abril)	19.	I
Ao Governo Regional, à Sata Air Açores, S.A., e à Sata Gestão de Aeródromos, S.A.				
4. ^a	Promover o cumprimento pontual dos contratos de concessão, sem introduzir modificações que visem apenas adiar o pagamento das contrapartidas financeiras.	Contribuição para a recuperação, a prazo, da sustentabilidade financeira do grupo SATA	31. 33.3. 42. 43.	II



Recomendações		Impactos esperados	Ponto do Relatório	Volume
À Sata Air Açores, S.A.				
5. ^a	Tomar as medidas adequadas a assegurar o cumprimento dos défices de exploração acordados, no âmbito dos contratos de concessão celebrados.		34.2. 39.2.	II
6. ^a	Incluir, nas alterações aos planos de exploração aprovados, a correspondente compensação financeira devida pela concedente, evidenciando, autonomamente, nos relatórios anuais de execução da concessão, os efeitos financeiros decorrentes de tais modificações.	Contribuição para a recuperação, a prazo, da sustentabilidade económica e financeira do grupo SATA	20.1.	II
7. ^a	Respeitar os prazos para elaboração e remessa à concedente dos relatórios anuais relativos à execução da concessão.	Cumprimento da legalidade e melhoria da <i>accountability</i>	34.1. 39.1.	II
À Sata Internacional, S.A.				
8. ^a	Definir e executar um plano estratégico plurianual que assegure a recuperação, a prazo, da sustentabilidade económica e financeira da empresa, incorporando as orientações estratégicas emitidas pelo Governo Regional.	Contribuição para a recuperação, a prazo, da sustentabilidade económica e financeira do grupo SATA	25. 26. 27.	II



Decisão

Aprova-se o presente relatório (volumes I e II), bem como as suas conclusões e recomendações, nos termos da primeira parte da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 107.º da LOPTC.

As recomendações formuladas serão objeto de acompanhamento durante cinco anos. Para o efeito:

- a)* O Vice-Presidente do Governo Regional e o Secretário Regional do Turismo e Transportes deverão informar o Tribunal, até ao dia 31-07-2016, sobre as medidas tomadas em acatamento da 1.ª, 2.ª e 3.ª recomendações formuladas;
- b)* Sem prejuízo do disposto na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 46.º da LOPTC, o Secretário Regional do Turismo e Transportes deverá também remeter ao Tribunal de Contas, logo que contratadas, quaisquer modificações objetivas aos contratos de concessão de serviços públicos, celebrados com a Sata Air Açores, S.A, e com a Sata Gestão de Aeródromos, S.A., para efeitos de acompanhamento da 4.ª recomendação;
- c)* O presidente do conselho de administração da Sata Air Açores, S.A., deverá enviar ao Tribunal de Contas, no prazo de 60 dias após o decurso de cada ano económico, cópia do relatório anual da execução da concessão dos serviços de transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores, a que alude o n.º 3 da cláusula 25.ª do caderno de encargos, para efeitos de acompanhamento da 5.ª, 6.ª e 7.ª recomendações formuladas;
- d)* Para efeitos de acompanhamento da 8.ª recomendação, o presidente do conselho de administração da Sata Internacional, S.A., deverá remeter ao Tribunal de Contas:
 - o plano estratégico, acompanhado das deliberações do conselho de administração e da assembleia geral que o aprovaram, logo que tomadas;
 - relatórios de acompanhamento da execução do plano estratégico, no máximo com periodicidade anual, no prazo de 30 dias contados da data a que se reportem.

São devidos emolumentos, pela Sata SGPS, S.A., Sata Air Açores, S.A., Sata Internacional, S.A., e Sata Gestão de Aeródromos, S.A., nos termos dos artigos 10.º, n.º 1, e 11.º, n.ºs 1 e 3, do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas, considerando o âmbito, duração e meios envolvidos na realização da auditoria, conforme conta de emolumentos a seguir apresentada.

Remeta-se cópia do presente relatório à Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, que solicitou a realização da auditoria.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

Remeta-se também cópia do relatório à Vice-Presidência, Emprego e Competitividade Empresarial, à Secretaria Regional do Turismo e Transportes, à Sata SGPS, S.A., à Sata Air Açores, S.A., à Sata Internacional, S.A., e à Sata Gestão de Aeródromos, S.A., bem como aos responsáveis ouvidos em sede de contraditório.

Após as notificações e comunicações necessárias, divulgue-se na Internet.

Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas, em 21 de Junho de 2016

O Juiz Conselheiro

(António Francisco Martins)

Os Assessores

(Fernando Flor de Lima)

(João José Cordeiro de Medeiros)

Fui presente
O Representante do Ministério Público

(José Ponte)



Ficha técnica

Função	Nome	Cargo/Categoria
Coordenação	João José Cordeiro de Medeiros	Auditor-Coordenador
	Rui Santos	Auditor-Chefe
Execução	Carlos Barbosa	Auditor
	Ana Medeiros	Técnica Verificadora Superior de 1.ª Classe
	Luís Costa	Técnico Verificador Superior de 2.ª Classe
	Carlos Melo	Técnico Superior



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

Conta de emolumentos

(Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de Maio) ⁽¹⁾

Unidade de Apoio Técnico-Operativo II	Ação n.º 15-201FS2
Entidades fiscalizadas:	SATA, SGPS, S.A., SATA AIR AÇORES, S.A., SATA INTERNACIONAL, S.A., e SATA GESTÃO DE AERÓDROMOS, S.A.
Sujeitos passivos:	SATA, SGPS, S.A., SATA AIR AÇORES, S.A., SATA INTERNACIONAL, S.A., e SATA GESTÃO DE AERÓDROMOS, S.A.

Descrição	Entidade fiscalizada ⁽⁷⁾		Unidade de tempo ⁽²⁾	Base de cálculo		Valor (€)	
	Com receitas próprias	Sem receitas próprias		Custo standart (€) ⁽³⁾		Calculado	A Pagar
				Fora da área da residência oficial	Na área da residência oficial		
				119,99	88,29		
Emolumentos a suportar pelos sujeitos passivos⁽⁸⁾:							
SATA SGPS, S.A.	X		48		48	4 237,92	4 237,92
SATA AIR AÇORES, SA	X		483		483	42 644,07	17 164,00
SATA INTERNACIONAL, S.A.	X		290		290	25 604,10	17 164,00
SATA GESTÃO DE AERÓDROMOS, S.A.	X		145		145	12 802,05	12 802,05
Emolumentos mínimos ⁽⁴⁾				1 716,40			
Emolumentos máximos ⁽⁵⁾				17 164,00			
Empresas de auditoria e consultores técnicos ⁽⁶⁾							
Prestação de serviços							
Outros encargos							

Notas

- | | |
|--|---|
| <p>(1) O Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de maio, que aprovou o Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas, foi retificado pela Declaração de Retificação n.º 11-A/96, de 29 de junho, e alterado pela Lei n.º 139/99, de 28 de agosto, e pelo artigo 95.º da Lei n.º 3-B/2000, de 4 de abril.</p> <p>(2) Cada unidade de tempo (UT) corresponde a 4 horas de trabalho.</p> <p>(3) Custo standart, por UT, aprovado por deliberação do Plenário da 1.ª Secção, de 3 de novembro de 1999:
— Ações fora da área da residência oficial € 119,99
— Ações na área da residência oficial € 88,29</p> <p>(4) Emolumentos mínimos (€ 1 716,40) correspondem a 5 vezes o VR (n.º 1 do artigo 10.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas), sendo que o VR (valor de referência), fixado atualmente em € 343,28, calculado com base no índice 100 da escala indiciária das carreiras de regime geral da função pública que vigorou em 2008 (€ 333,61), atualizado em 2,9%, nos termos do n.º 2.º da Portaria n.º 1553-C/2008, de 31 de dezembro.</p> | <p>(5) Emolumentos máximos (€ 17 164,00) correspondem a 50 vezes o VR (n.º 1 do artigo 10.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas). (Ver a nota anterior quanto à forma de cálculo do VR - valor de referência).</p> <p>(6) O regime dos encargos decorrentes do recurso a empresas de auditoria e a consultores técnicos consta do artigo 56.º da Lei n.º 98/97, de 26 de agosto, e do n.º 3 do artigo 10.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas.</p> <p>(7) Quando a entidade fiscalizada não disponha de receitas próprias, aplicam-se os emolumentos mínimos (n.º 2 do artigo 10.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas).</p> <p>(8) Quando haja mais de um sujeito passivo da mesma obrigação emolumentar, o encargo é repartido nos termos do n.º 3 do artigo 11.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas.</p> |
|--|---|



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores



Relatório

N.º 01/2016 – FS/SRATC

Auditoria

às contas do Grupo SATA (2009-2013)

Volume II

Janeiro – 2016

Ação n.º 15-201FS2



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Relatório n.º 01/2016 – FS/SRATC

Auditoria às contas do Grupo SATA (2009-2013)

Volume II

Ação n.º 15-201FS2

Aprovação: Sessão ordinária de 21-01-2016

Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas

Palácio Canto

Rua Ernesto do Canto, n.º 34

9504-526 Ponta Delgada

Telef.: **296 304 980**

sra@tcontas.pt

www.tcontas.pt

Salvo indicação em contrário, a referência a normas legais reporta-se à redação indicada no apêndice I ao presente relatório.

As hiperligações e a identificação de endereços de páginas eletrónicas, contendo documentos mencionados no relatório, referem-se à data da respetiva consulta, sem considerar alterações posteriores.



Índice do Volume II

Índice de quadros	5
Índice de gráficos	6

PARTE V
SITUAÇÃO ECONÓMICA E FINANCEIRA DAS EMPRESAS DO GRUPO
SATA – 2009-2013

CAPÍTULO I

SATA AIR AÇORES, S.A.

20. Dados operacionais	8
20.1. <i>Frequências nas rotas operadas em regime de concessão</i>	8
20.2. <i>Lugares disponibilizados vs. passageiros transportados</i>	10
20.3. <i>Dimensão da frota face às necessidades</i>	11
21. Indicadores económicos	14
21.1. <i>Rendimentos e ganhos operacionais</i>	14
21.2. <i>Gastos e perdas operacionais</i>	15
21.3. <i>EBITDA Ajustado e resultados</i>	17
22. Indicadores de estrutura financeira	18
22.1. <i>Autonomia financeira</i>	18
22.2. <i>Estrutura do endividamento</i>	20
22.3. <i>Liquidez geral</i>	21
22.4. <i>Encargos da dívida e solvabilidade</i>	22
23. Operações contabilísticas com impacto materialmente relevante nas demonstrações financeiras	22
23.1. <i>Valorização dos investimentos financeiros</i>	22
23.2. <i>Política de constituição e reversão de provisões</i>	23
23.3. <i>Documentos pendentes de voo</i>	24
23.4. <i>Responsabilidades com benefícios pós-emprego</i>	25
23.5. <i>Outras contas a receber e ativos por impostos diferidos</i>	26
23.6. <i>Alteração da política contabilística de mensuração da frota</i>	27
23.7. <i>Prestações acessórias na Sata Internacional, S.A.</i>	28
24. Conclusões	29



CAPÍTULO II	
SATA INTERNACIONAL, S.A.	
25. Dados operacionais	32
25.1. <i>Rotas regulares</i>	32
25.1.1. Mercados e rotas operadas	32
25.1.2. Indicadores operacionais	33
25.1.3. Rentabilidade por mercado	38
25.1.4. Evolução da tarifa média	41
25.1.5. Rentabilidade das rotas	43
25.2. <i>Rotas charter</i>	45
25.2.1. Indicadores operacionais	46
25.2.2. Rentabilidade por mercado	48
25.3. <i>Atividade global</i>	49
25.3.1. Decisões estratégicas	49
25.3.2. Indicadores operacionais globais	50
26. Indicadores económicos	52
26.1. <i>Rentabilidade da operação</i>	52
26.2. <i>Margem operacional total vs. resultados operacionais</i>	53
26.3. <i>EBITDA Ajustado e resultados</i>	54
27. Indicadores de estrutura financeira	56
27.1. <i>Autonomia financeira</i>	56
27.2. <i>Estrutura do endividamento</i>	58
27.3. <i>Liquidez geral</i>	59
27.4. <i>Encargos da dívida e solvabilidade</i>	61
28. Operações contabilísticas com impacto materialmente relevante nas demonstrações financeiras	61
29. Conclusões	63
CAPÍTULO III	
SATA – GESTÃO DE AERÓDROMOS, S.A.	
30. Indicadores económicos	66
31. Indicadores de estrutura financeira	68
32. Conclusões	70



PARTE VI
ATIVIDADE EM REGIME DE CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS

CAPÍTULO I
CONCESSÃO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE AS ILHAS DOS AÇORES

33. Contratos de concessão	71
33.1. Obrigações de serviço público	71
33.2. Contratos celebrados	71
33.3. Modificação objetiva	72
33.4. Compensação financeira contratada	73
34. Indemnizações compensatórias	74
34.1. Relatórios de execução financeira	74
34.2. Cálculo	75
34.2.1. Défice de exploração	75
34.2.2. Remuneração de capital	78
34.2.3. Reposição do equilíbrio financeiro	79
34.3. Certificação pelo concedente	80
34.4. Pagamento	84
35. Conclusão	88

CAPÍTULO II
CONCESSÃO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O CONTINENTE E OS AÇORES
E ENTRE OS AÇORES E A MADEIRA

36. Obrigações de serviço público	90
37. Indemnizações compensatórias	90
37.1. Cálculo	91
37.2. Pagamento	92

CAPÍTULO III
CONCESSÃO DE SERVIÇOS AÉREOS
NA ROTA FUNCHAL/PORTO SANTO/FUNCHAL

38. Contratos de concessão	93
38.1. Obrigações de serviço público	93
38.2. Contratos celebrados	93
38.3. Compensação financeira contratada	93



39. Indemnizações compensatórias	94
39.1. <i>Relatórios de execução financeira</i>	94
39.2. <i>Cálculo</i>	95
39.2.1. Défice de exploração	95
39.2.2. Remuneração de capital	97
39.2.3. Reposição do equilíbrio financeiro	98
39.3. <i>Certificação pelo concedente</i>	98
39.4. <i>Pagamento</i>	99
40. Conclusão	100

CAPÍTULO IV
CONCESSÃO DA GESTÃO DE INFRAESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS
NA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

41. Contrato de concessão	101
42. Compensação financeira	101
43. Execução de investimentos	103

Anexos

I – Resposta ao contraditório institucional	106
II – Resposta ao contraditório pessoal	114

Apêndices

I – Legislação citada	127
II – Membros do conselho de administração da Sata SGPS, S.A.	128
III – Membros do conselho de administração da Sata Air Açores, S.A.	128
IV – Membros do conselho de administração da Sata Internacional, S.A.	129
V – Membros do conselho de administração da Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	129
VI – Voos regulares	130
VII – Voos <i>charter</i>	136
VIII – Certificação legal de contas – Sata Internacional, S.A. – Reservas	137
IX – Sata Gestão de Aeródromos, S.A. – Investimentos da responsabilidade da Região	138
X – Concessão dos serviços aéreos no interior da Região Autónoma dos Açores	139
XI – Transferências da compensação financeira da Região Autónoma dos Açores para a Sata Air Açores, S.A.	144
XII – Concessão dos serviços aéreos na rota Funchal/Porto Santo/Funchal	145
XIII – Transferências da compensação financeira da Direção-Geral do Tesouro e Finanças para a Sata Air Açores, S.A.	147
XIV – Acompanhamento e controlo das empresas	148
XV – Frequências nas rotas interilhas dos Açores – Sata Air Açores, S.A.	152
XVI – Índice do dossiê corrente	155



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

Índice de quadros

Quadro 5: OSP – Frequências na rota Funchal/Porto Santo/Funchal – Sata Air Açores, S.A.....	8
Quadro 6: OSP – Frequências nas rotas interilhas dos Açores – Sata Air Açores, S.A.....	9
Quadro 7: Lugares disponibilizados vs. Passageiros transportados – Sata Air Açores, S.A.....	11
Quadro 8: Renovação da frota – Sata Air Açores, S.A.....	12
Quadro 9: Indicadores operacionais – Sata Air Açores, S.A.....	13
Quadro 10: Provisões – Sata Air Açores, S.A.....	23
Quadro 11: Compensações financeiras por receber – 31-12-2013 – Sata Air Açores, S.A.....	26
Quadro 12: Prestações acessórias à Sata Internacional, S.A. – Sata Air Açores, S.A.....	29
Quadro 13: Mercados e rotas regulares operadas – Sata Internacional, S.A.....	32
Quadro 14: Rotas regulares – Sata Internacional, S.A.....	33
Quadro 15: Margens de segurança por mercado – Sata Internacional, S.A.....	35
Quadro 16: Margens operacionais por mercado regular – Sata Internacional, S.A.....	38
Quadro 17: Rotas com pior desempenho operacional – Sata Internacional, S.A.....	44
Quadro 18: Rotas com margem variável negativa – Sata Internacional, S.A.....	45
Quadro 19: Margens operacionais por mercado <i>charter</i> – Sata Internacional, S.A.....	48
Quadro 20: Saldos não certificados – Sata Internacional, S.A.....	62
Quadro 21: Contratos de concessão – Região Autónoma dos Açores – Sata Air Açores, S.A.....	72
Quadro 22: Indemnizações compensatórias contratualizadas.....	74
Quadro 23: Remessa dos relatórios de execução financeira da concessão à concedente	74
Quadro 24: Compensação financeira aceite pela concedente – janeiro de 2009 a setembro de 2013	80
Quadro 25: Margem de exploração – janeiro de 2009 a setembro de 2013.....	81
Quadro 26: Validação da compensação financeira solicitada pela Sata Air Açores, S.A.....	82
Quadro 27: Compensação financeira por regularizar à Sata Air Açores, S.A.....	85
Quadro 28: Obrigações modificadas de serviço público – Indemnizações compensatórias.....	91
Quadro 29: Contratos de concessão – Rota Funchal/Porto Santo/Funchal – Sata Air Açores, S.A.....	93
Quadro 30: Indemnizações compensatórias	94
Quadro 31: Compensação financeira aceite pela concedente – agosto de 2008 a dezembro de 2012	98
Quadro 32: Margem de exploração – Agosto de 2008 a dezembro de 2012	99
Quadro 33: Compensação financeira – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.....	103
Quadro 34: Investimentos previstos, realizados, pagos e por regularizar.....	103
Quadro 35: Outras contas a receber – Nota 8 às demonstrações financeiras de 2013	104



Índice de gráficos

Gráfico 14 – OSP – Frequências nas rotas interilhas dos Açores – Sata Air Açores, S.A.	9
Gráfico 15 – Lugares disponibilizados vs. passageiros transportados – Sata Air Açores, S.A.	11
Gráfico 16 – Indicadores operacionais – Sata Air Açores, S.A.	11
Gráfico 17 – <i>Load factor</i> vs. Número de voos – Sata Air Açores, S.A.	13
Gráfico 18 – Rendimentos e ganhos operacionais – Sata Air Açores, S.A.	15
Gráfico 19 – Gastos e perdas operacionais – Sata Air Açores, S.A.	16
Gráfico 20 – Custo unitário do <i>jet-fuel</i> vs. consumo – Sata Air Açores, S.A.	16
Gráfico 21 – Indicadores económicos – Sata Air Açores, S.A.	17
Gráfico 22 – Estrutura financeira – 2013 – Sata Air Açores, S.A.	19
Gráfico 23 – Indicadores de endividamento e estrutura financeira – Sata Air Açores, S.A.	19
Gráfico 24 – Cessão de créditos vs. indemnizações compensatórias – Sata Air Açores, S.A.	20
Gráfico 25 – Dívida financeira vs. dívida comercial – Sata Air Açores, S.A.	21
Gráfico 26 – Ativo corrente, passivo corrente e passivo não corrente – Sata Air Açores, S.A.	21
Gráfico 27 – Encargos líquidos da dívida vs. EBITDA Ajustado – Sata Air Açores, S.A.	22
Gráfico 28 – Rotas regulares – Lugares oferecidos vs. passageiros transportados – Sata Internacional, S.A.	33
Gráfico 29 – Rotas regulares – Número de voos – Sata Internacional, S.A.	33
Gráfico 30 – Rotas regulares – Indicadores operacionais – Sata Internacional, S.A.	35
Gráfico 31 – Margem total da operação regular – Sata Internacional, S.A.	36
Gráfico 32 – Custo (CASK) e receita (RASK) média unitária do mercado regular – Sata Internacional, S.A.	37
Gráfico 33 – Custo unitário do <i>jet-fuel</i> vs. Consumo – Sata Internacional, S.A.	38
Gráfico 34 – Afetação da frota em <i>block hours</i> – Sata Internacional, S.A.	40
Gráfico 35 – Mercado regular – Evolução da tarifa média – Sata Internacional, S.A.	42
Gráfico 36 – Mercado regular – Variação das margens operacionais 2012- 2013 – Sata Internacional, S.A.	42
Gráfico 37 – Rotas <i>charter</i> – Indicadores operacionais – Sata Internacional, S.A.	46
Gráfico 38 – Margem total da operação <i>charter</i> – Sata Internacional, S.A.	47
Gráfico 39 – Custo (CASK) e receita (RASK) média unitária do mercado <i>charter</i> – Sata Internacional, S.A.	47
Gráfico 40 – Indicadores operacionais – Sata Internacional, S.A.	51
Gráfico 41 – Utilização da frota em <i>block hours</i> – Sata Internacional, S.A.	51
Gráfico 42 – Margem total – Sata Internacional, S.A.	52
Gráfico 43 – Custo (CASK) e receita (RASK) média unitária – Sata Internacional, S.A.	53
Gráfico 44 – Margem operacional total vs. Resultados operacionais – Sata Internacional, S.A.	54
Gráfico 45 – Margem operacional total, EBITDA Ajustado e resultados – Sata Internacional, S.A.	55
Gráfico 46 – Impacto da adoção de alguns critérios contabilísticos no resultado operacional – Sata Internacional, S.A.	56
Gráfico 47 – Estrutura financeira – 2013 – Sata Internacional, S.A.	57
Gráfico 48 – Indicadores de endividamento e estrutura financeira – Sata Internacional, S.A.	57



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

Gráfico 49 – Estrutura do capital próprio – Sata Internacional, S.A.	58
Gráfico 50 – Dívida ao acionista, dívida financeira e dívida comercial – Sata Internacional, S.A.	59
Gráfico 51 – Ativo corrente, passivo corrente e passivo não corrente – Sata Internacional, S.A.	60
Gráfico 52 – Encargos líquidos da dívida vs. EBITDA Ajustado – Sata Internacional, S.A.	61
Gráfico 53 – Indicadores económicos – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	66
Gráfico 54 – Rendimentos e ganhos operacionais – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	67
Gráfico 55 – Gastos e perdas operacionais – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	67
Gráfico 56 – Estrutura financeira – 2013 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	68
Gráfico 57 – Indicadores de endividamento e estrutura financeira – Sata Gestão de Aeródromos, S.A. ...	69
Gráfico 58 – Contas a receber – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	69
Gráfico 59 – Contas a pagar – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	69
Gráfico 60 – Défice de exploração – Valores previstos e realizados.....	75
Gráfico 61 – Rendimentos – Desvio entre valores previstos e realizados	76
Gráfico 62 – Gastos – Desvio entre valores previstos e realizados	76
Gráfico 63 – Remuneração de capital.....	78
Gráfico 64 – Pedidos de reposição do equilíbrio financeiro.....	79
Gráfico 65 – Dívida da Região Autónoma dos Açores vs. Recurso ao endividamento pela Sata Air Açores, S.A	87
Gráfico 66 – Juros suportados	87
Gráfico 67 – Dotações inscritas no Orçamento da Região relativas ao contrato de concessão	88
Gráfico 68 – Dívida da DGTF vs. Dívida comercial e financeira da Sata Internacional, S.A.	92
Gráfico 69 – Défice de exploração – Valores previstos e realizados.....	96
Gráfico 70 – Rendimentos – Desvio entre valores previstos e realizados	96
Gráfico 71 – Gastos – Desvio entre valores previstos e realizados	97



PARTE V
SITUAÇÃO ECONÓMICA E FINANCEIRA
DAS EMPRESAS DO GRUPO SATA – 2009-2013

Capítulo I
Sata Air Açores, S.A.

20. Dados operacionais

20.1. Frequências nas rotas operadas em regime de concessão

199 No período de 2009 e 2013, a Sata Air Açores, S.A., explorou, em regime de concessão, os serviços aéreos no interior dos Açores e os voos regulares entre a Madeira e o Porto Santo.

200 Relativamente a esta última rota, observaram-se as seguintes frequências anuais:

Quadro 5: OSP – Frequências na rota Funchal/Porto Santo/Funchal – Sata Air Açores, S.A.

Frequências	2009	2010	2011	2012	2013	Total
Mínimas	2.450	2.450	2.190	2.196	2.190	11.476
Realizadas	2.400	2.296	2.169	1.951	1.830	10.646

201 Da análise comparativa entre os voos realizados e os níveis mínimos de serviço contratualizados, conclui-se que, na **rota Funchal/Porto Santo/Funchal, foram realizados menos 830 voos do que os previstos no contrato de concessão (-7,2%)¹**.

202 Relativamente às rotas entre as ilhas dos Açores, observaram-se as seguintes frequências anuais²:

¹ Os relatórios da Inspeção-Geral de Finanças, relativos à certificação da compensação financeira devida pela concessão do transporte aéreo regular entre o Funchal e o Porto Santo, referem que os relatórios trimestrais, elaborados pelo INAC, sobre o cumprimento das obrigações de serviço público, apontam para o eventual incumprimento do contrato, no que concerne aos parâmetros “capacidade mínima anual”, “continuidade dos serviços” e “número de frequências mínimas”. Referem, ainda, que «[e]stes aspetos encontram-se em análise pelo INAC, com vista ao apuramento de matéria para eventual instauração de processos de contra-ordenação...» – *cf.* doc.^{os} 03.178 (p. 19), 03.179 (pp. 17 e 18), 03.180 (p. 18), 03.181 (p. 17) e 03.182 (p. 26).

² *Cfr.* **Apêndice XV**. A este propósito, em contraditório, António Gomes de Menezes, presidente do conselho de administração das empresas do grupo SATA, no período abrangido pelo âmbito temporal da presente auditoria, salientou que o cumprimento dos requisitos das obrigações de serviço público e do caderno de encargos, em termos, nomeadamente, de frequências, lugares disponibilizados e capacidade de transporte de carga, determina a apresentação de propostas com níveis de oferta significativamente superiores aos mínimos exigidos – a que certamente não será alheia



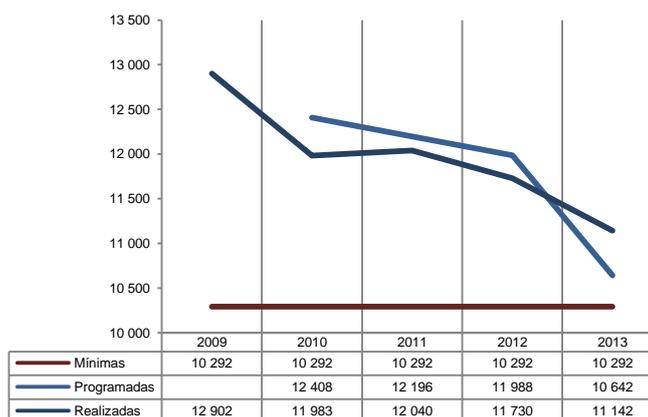
Quadro 6: OSP – Frequências nas rotas interilhas dos Açores – Sata Air Açores, S.A.

Frequências	2009	2010	2011	2012	2013	Total
Mínimas (OSP)	10.292	10.292	10.292	10.292	10.292	51.460
Programadas	SI	12.408	12.196	11.988	10.642	-
Realizadas	12.902	11.983	12.040	11.730	11.142	59.797

OSP – Obrigações de serviço público
SI – Sem informação.

- 203 No que concerne a estes voos, a concessionária, no período em análise, operou sempre acima das frequências mínimas definidas nas obrigações de serviço público.
- 204 Comparativamente aos planos de exploração aprovados por estação IATA, entre 2010 e 2012 as frequências realizadas ficaram aquém das previstas nos planos, enquanto em 2013 esta tendência inverteu-se, realizando-se mais 500 voos³.

Gráfico 14 – OSP – Frequências nas rotas interilhas dos Açores – Sata Air Açores, S.A.



- 205 No que toca aos motivos da realização de voos para além do programado, de acordo com informações prestadas pela entidade auditada, «[e]xistiram pedidos de voos adicionais da responsabilidade do Governo Regional. Estas solicitações foram realizadas por via verbal ou escrita»⁴. No entanto, só foi disponibilizada alguma troca de corres-

a tipologia da frota utilizada. Acrescentando que as frequências contratadas, que resultam da proposta submetida a concurso, poderão não ser as efetivamente realizadas, porquanto, durante o prazo da concessão – cinco anos – podem surgir condicionalismos que obriguem ao ajustamento da operação, de entre os quais salienta a necessidade de «... dar mais ligações aos voos de/para o exterior, equilibrar a taxa de ocupação na rota de acordo com as [obrigações de serviço público], tipo de avião operado, solicitações de voos adicionais, etc.». Daí a «[r]azão pela qual o Caderno de Encargos e o Contrato estipulam a obrigação de, com alguma antecedência em relação a cada estação IATA, ser apresentado à concedente o respetivo Programa de Exploração para aprovação. Será este [programa] aprovado que deve ser executado e que serve de referência para o cálculo das indemnizações compensatórias».

Face à pertinência do exposto, o critério adotado na análise subsequente difere do adotado no relato e no Plano Estratégico 2015-2020 do grupo SATA (ponto 1.2, slide 59), conduzindo, em conformidade, a diferentes conclusões.

³ A entidade auditada não disponibilizou os planos de exploração relativos ao período de janeiro a agosto de 2009.

⁴ Cfr. doc. 03.103, alíneas f) e g), devendo a remissão feita nesta última alínea entender-se como sendo para o anexo h), que é onde se encontra o documento referenciado.



pondência sobre a matéria, entre o Diretor Regional dos Transportes e um membro do conselho de administração da Sata Air Açores, S.A., relativa à operação de 2014⁵.

- 206 Donde se conclui que, no período em análise, não existiam evidências das solicitações efetuadas junto da empresa para a realização de voos adicionais, nem dos processos de tomada de decisão conducentes à autorização dos mesmos por parte da administração ou das chefias de 1.ª linha.
- 207 Os custos variáveis incorridos com a realização de voos adicionais foram integralmente suportados pela Sata Air Açores, S.A., dado não terem sido efetuados quaisquer pedidos de reequilíbrio financeiro para a respetiva cobertura.
- 208 Em sede de contraditório, a entidade auditada informou que, pelo menos desde 2014, tem sido prática comum «...solicitar a devida compensação financeira à concedente aquando de alterações aos planos de exploração aprovados».

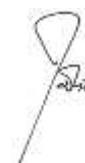
20.2. Lugares disponibilizados vs. passageiros transportados

- 209 No período em análise verificou-se um decréscimo da procura⁶, sem que a oferta tivesse sido ajustada em conformidade. Aliás, entre 2009 e 2011, a oferta evoluiu em contraciclo com a procura, assistindo-se a um acréscimo de 5,9% do número de lugares disponibilizados (+51 149 lugares), num contexto em que se registou uma redução de 3,8% ao nível dos passageiros transportados (-18 282 passageiros).
- 210 A partir de 2012, a oferta acompanhou a tendência evidenciada pela procura. Assim, em 2013, o número de lugares disponibilizados foi inferior em 2,6%, correspondente a -22 354 lugares relativamente aos registados em 2009. No entanto, o nível de oferta, ainda assim, foi excedentário face à evolução do número de passageiros transportados, que no período decresceu 9,7% (-46 628 passageiros)⁷.

⁵ Cfr. doc. 03.103, anexos h), sobre um pedido do Conselho de Ilha de Santa Maria sobre o voo do sábado na operação de inverno 2014/2015 e sobre um voo para a Graciosa, no dia 26-11-2014, para escoamento de pescado. Ocorram, igualmente, alterações aos planos de exploração, na sequência de solicitações efetuadas nesse sentido pelos Conselhos de Ilha. No entanto, à semelhança de outras situações, apenas foi possível recolher evidências deste relacionamento com base em documentos reportados a 2014 (cfr. doc. 03.281).

⁶ Excetuando o exercício de 2011, em que se registou um ligeiro acréscimo de 0,3% no número de passageiros transportados face a 2010 (+1 359 passageiros).

⁷ Doc. 03.111.



Quadro 7: Lugares disponibilizados vs. Passageiros transportados – Sata Air Açores, S.A.

Rotas	2009		2010		2011		2012		2013		Total		
	Lugares dispon.	Passag. Transp.											
OSP	Açores	685.167	408.693	779.130	413.348	823.692	422.753	806.521	410.964	771.060	405.708	3.865.570	2.061.466
	Madeira	153.530	59.099	99.615	45.264	85.841	37.572	92.949	28.035	68.619	29.073	500.554	199.043
	Canárias	11.950	7.015	3.060	1.224	0	0	0	0	0	0	15.010	8.239
	Outras	13.674	7.388	5.858	2.718	5.937	3.588	6.196	3.488	2.288	786	33.953	17.968
Total		864.321	482.195	887.663	462.554	915.470	463.913	905.666	442.487	841.967	435.567	4.415.087	2.286.716

Gráfico 15 – Lugares disponibilizados vs. passageiros transportados – Sata Air Açores, S.A.

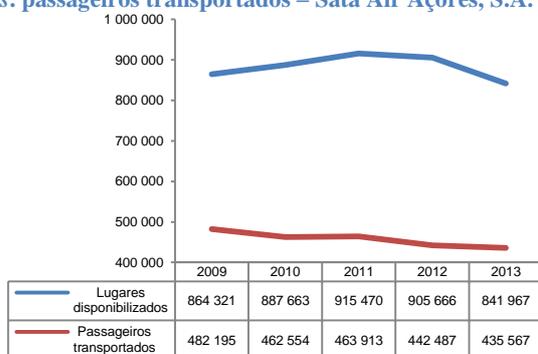
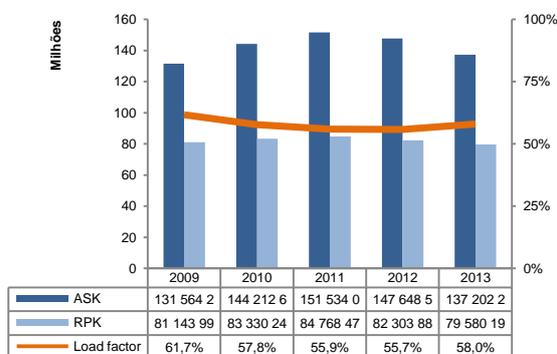


Gráfico 16 – Indicadores operacionais – Sata Air Açores, S.A.



211 As rotas operadas apresentaram *load factor* historicamente baixos, com uma evolução global negativa entre 2009 e 2012, sendo que, a melhoria constatada em 2013, num contexto de redução do número de passageiros, ficou a dever-se ao menor número de voos realizados e, conseqüentemente, de lugares disponibilizados.

212 Ora, a redução do número de voos, conjugada com a manutenção do número de aeronaves, implicou uma menor diluição dos custos fixos, facto que contribuiu para o agravamento dos défices de exploração, que no período da concessão, entre janeiro de 2009 e setembro de 2014, excederam em 14,5 milhões de euros as verbas contratualizadas para a respetiva cobertura⁸.

20.3. Dimensão da frota face às necessidades

213 Os aviões *Bombardier DASH Q200* e *DASH Q400* iniciaram a sua atividade nos Açores no Verão de 2009 e no 1.º trimestre de 2010, respetivamente⁹.

⁸ Pontos 34.2. e 39.2., *infra*. De salientar, igualmente, que os défices de exploração são apurados com referência a cada período anual da concessão (de outubro de um ano a setembro do ano seguinte) diferindo, por conseguinte, do período anual de referência para a prestação de contas pela empresa (de janeiro a dezembro de cada ano).

⁹ Ponto 7.4. (Volume I).



214 De acordo com o memorando elaborado em 2008 por membros da administração da empresa¹⁰, o processo de renovação da frota da Sata Air Açores, S.A., sustentou-se num estudo da autoria dos professores George Williams e John Snow (estudo *Cranfield*) que

... procurou, na sua essência, identificar o mix (n.º e tipos) de aeronaves mínima que permite à [Sata Air Açores] operar nos Açores, tendo como base de partida a operação que ora a [Sata Air Açores] leva a cabo nas 15 rotas de [obrigações de serviço público] nos Açores. Foi igualmente considerado pelo estudo, embora num segundo plano de importância, a operação da [Sata Air Açores] fora dos Açores, atualmente circunscrita à rota [Funchal-Porto Santo], **que poderá ser ampliada a partir da [Região Autónoma da Madeira], como tem vindo a ser discutido** (sublinhado nosso). A expansão estratégica da [Sata Air Açores] fora dos Açores, nomeadamente do [Funchal] para Faro, Tenerife, outros pontos das ilhas Canárias, Norte de África e [Porto Santo-Lisboa] foram deixados de fora da análise, para simplicidade desta.

215 O denominado estudo *Cranfield* não foi disponibilizado à equipa de auditoria.

216 Com a renovação da frota, manteve-se o mesmo número de aeronaves, mas reforçou-se a capacidade disponível, dada a possibilidade de aumentar a oferta até 56 lugares¹¹, o que, em termos globais, corresponde a um máximo de 394 lugares face aos anteriores 338.

Quadro 8: Renovação da frota – Sata Air Açores, S.A.

Frota atual						
Dash Q200			Dash Q400			Total lugares
Quantidade	N.º passag.	Lug. dispon.	Quantidade	N.º passag.	Lug. dispon.	
2	37	74	4	80	320	394
Frota anterior						
Dornier D228			ATP			Total lugares
Quantidade	N.º passag.	Lug. dispon.	Quantidade	N.º passag.	Lug. dispon.	
1	18	18	5	64	320	338
Aumento da capacidade						56

217 Em 2009, com a entrada ao serviço das novas aeronaves, assistiu-se a uma queda progressiva dos *load factor* da operação da Sata Air Açores, S.A., não obstante a sistemática redução do número de voos observada desde então – **em 2013 foram realizados menos 2 706 voos comparativamente a 2009 (-17,2%)** –, facto indiciador de que parte da atual frota é ociosa.

¹⁰ Subscrito pelos então presidente e vogal do conselho de administração, António Gomes de Meneses e Luís Borges da Silveira, respetivamente (doc.ºs 03.265 e 03.266).

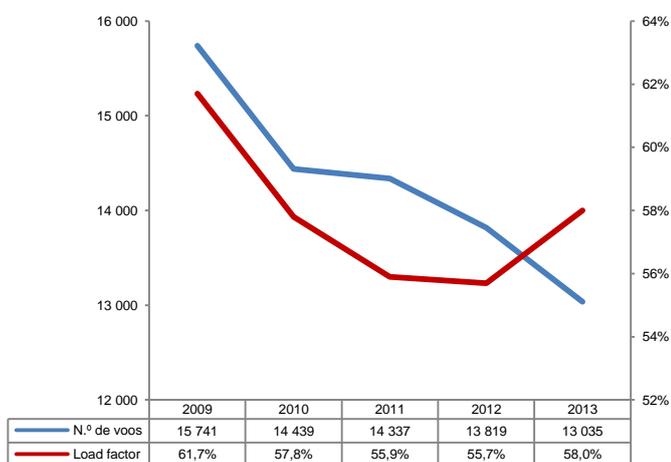
¹¹ Nas configurações de ambos os equipamentos que permitem maximizar o número de lugares sem penalizar o espaço para carga e bagagem.



Quadro 9: Indicadores operacionais – Sata Air Açores, S.A.

Rotas		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Voos realizados										
OSP	Açores	11.936	12.109	12.327	12.803	12.902	11.983	12.040	11.730	11.142
	Madeira	-	-	2.108	2.354	2.400	2.296	2.169	1.951	1.830
	Canárias	-	-	-	-	197	51	0	0	0
	Outras	-	-	73	266	242	109	128	138	63
	Total	11.936	12.109	14.508	15.423	15.741	14.439	14.337	13.819	13.035
Passageiros transportados										
OSP	Açores	380.693	400.538	413.437	415.826	408.693	413.348	422.753	410.964	405.708
	Madeira	-	-	70.457	63.066	59.099	45.264	37.572	28.035	29.073
	Canárias	-	-	-	-	7.015	1.224	0	0	0
	Outras	-	-	3.227	11.644	7.388	2.718	3.588	3.488	786
	Total	380.693	400.538	487.121	490.536	482.195	462.554	463.913	442.487	435.567
Load factor										
OSP	Açores	62,2%	63,7%	66,2%	64,0%	63,7%	58,6%	56,3%	56,5%	58,5%
	Madeira	-	-	52,2%	41,9%	37,2%	43,3%	39,4%	30,2%	42,4%
	Canárias	-	-	-	-	58,8%	39,7%	-	-	-
	Outras	-	-	72,1%	73,2%	64,9%	65,7%	73,2%	73,2%	62,6%
	Total	62,2%	63,7%	65,4%	63,1%	61,7%	57,8%	55,9%	55,7%	58,0%

Gráfico 17 – Load factor vs. Número de voos – Sata Air Açores, S.A.



218 Os dados apresentados sugerem, pois, um eventual sobredimensionamento da frota da Sata Air Açores, S.A.



- 219 Por outro lado, e conforme foi referido, a decisão relativa ao processo de renovação da frota teve igualmente em consideração a possibilidade de a empresa expandir a sua operação a partir da base operacional que dispunha no Funchal¹².
- 220 Com o encerramento desta base em 2014, foi posto termo à mencionada estratégia de expansão, reforçando-se, deste modo, as dúvidas quanto à dimensão da frota, face à atual configuração da operação¹³.
- 221 Em sede de contraditório, António Gomes de Menezes, presidente do conselho de administração das empresas do grupo SATA, no período abrangido pelo âmbito temporal da presente auditoria, confirma a factualidade descrita, afirmando que os estudos efetuados com o intuito de determinar a dimensão da frota
- ... indicaram a necessidade de quatro Q400 e dois Q200 (...) para fazer face às OSP [obrigações de serviço público], ao previsível crescimento do tráfego, potenciado pela anunciada redução do tarifário, à satisfação do transporte de bagagem, carga e correio e ainda ao desenvolvimento de ligações entre os arquipélagos dos Açores, Madeira e Canárias, e entre estes e Faro.
- 222 No entanto, tais pressupostos não se materializaram. Com efeito, tal como se encontra evidenciado nos dados apresentados, o número de passageiros transportados decresceu substancialmente a partir de 2008 (com a ligeira exceção de 2011) e a projetada expansão da atividade a partir do Funchal foi abandonada, na sequência da opção gestionária de encerrar a base operacional que o grupo SATA ali dispunha.
- 223 Deste modo – conclui o mencionado responsável em contraditório – «... com a retirada do avião do Funchal, o mesmo ficou excedentári[o] e seria facilmente vendável, solução que não foi autorizada pela tutela».

21. Indicadores económicos

21.1. Rendimentos e ganhos operacionais

- 224 A principal fonte de rendimentos – a exploração aérea – tem vindo a degradar-se nos últimos anos (-21,5% no período 2009-2013, correspondente a -5,6 milhões de euros), apesar de, em 2013, se ter registado a inversão desta tendência, com uma ligeira recuperação da faturação associada a esta vertente do negócio, que aumentou cerca de 731 mil euros (+3,7%) face a 2012.

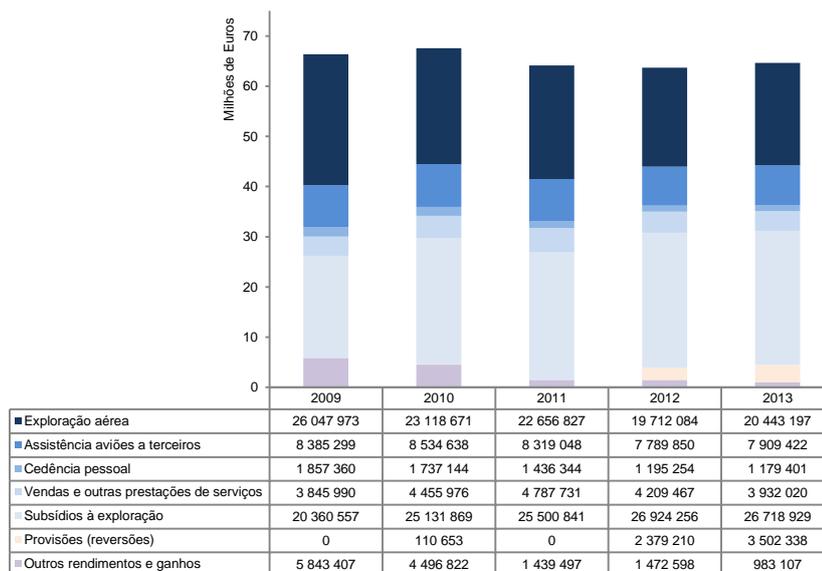
¹² À data da elaboração do mencionado estudo *Cranfield*, a Sata Air Açores, S.A., operava em regime de concessão a rota Funchal-Porto Santo-Funchal (que cessou em 2014), realizava voos *charter* entre a Madeira e as Canárias e preparava-se para dar início à linha regular Funchal-Las Palmas-Funchal.

¹³ No Plano de Negócios 2015/2020 da Empresa – slide 8 – é referido que, em 2014, o «[a]bandono da rota Funchal / Porto Santo contribuiu para o aumento da frota ociosa na SATA Air Açores» (doc. 03.112).



- 225 Por conseguinte, a partir de 2010, os subsídios à exploração passaram a constituir a principal componente da estrutura de rendimentos da empresa, como reflexo dos crescentes níveis de subsidiação das operações realizadas¹⁴.

Gráfico 18 – Rendimentos e ganhos operacionais – Sata Air Açores, S.A.



Nota – Não inclui ganhos de subsidiárias.

- 226 Os rendimentos registados nas rubricas “Assistência a aviões de terceiros”¹⁵ e “Cedência de pessoal” não consubstanciaram fluxos de tesouraria para a Sata Air Açores, S.A., mas sim dívida das empresas do grupo, que, no caso da Sata Internacional, S.A., foi posteriormente convertida em prestações acessórias¹⁶.

21.2. Gastos e perdas operacionais

- 227 Na estrutura de gastos da Sata Air Açores, S.A., prevalecem rubricas com uma elevada componente fixa. Com efeito, as principais rubricas encontram-se associadas aos “Gastos com o pessoal” (44,6% em 2013) e aos “Fornecimentos e serviços externos” (39,3%).
- 228 No que respeita aos “Gastos com o pessoal”, os fatores determinantes para o crescimento da sua importância relativa já foram explicitados¹⁷.

¹⁴ Essencialmente decorrentes dos pedidos de reequilíbrio financeiro.

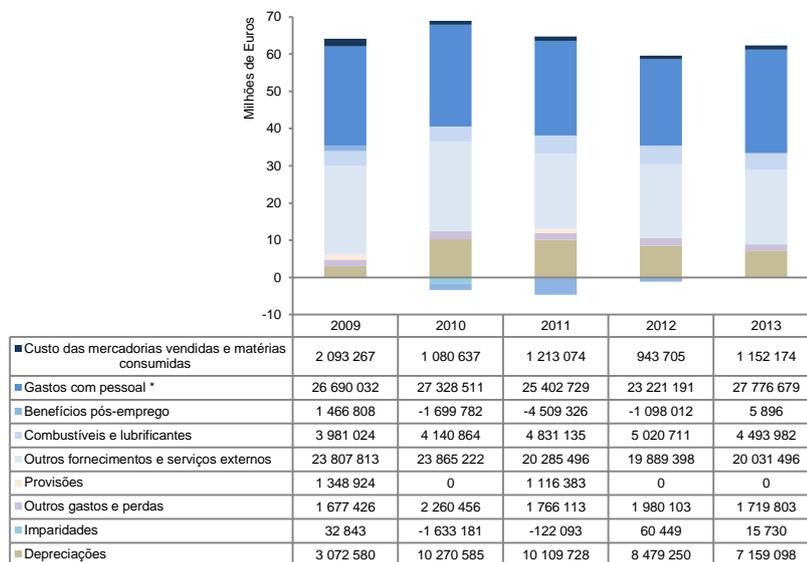
¹⁵ Refira-se que os rendimentos obtidos com a prestação de serviços de *handling* foram sempre inferiores aos custos com o respetivo pessoal (*cf.* Quadro 2, do Volume I).

¹⁶ Ponto 23.7., *infra*.

¹⁷ Ponto 11.3. (Volume I).



Gráfico 19 – Gastos e perdas operacionais – Sata Air Açores, S.A.

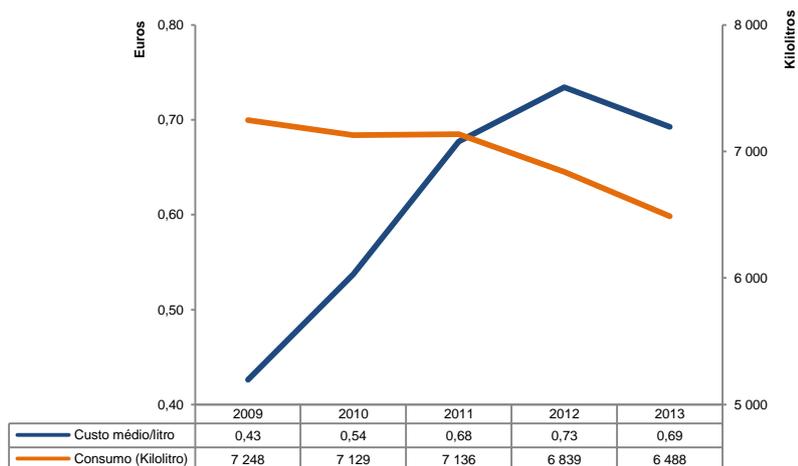


Notas: * Os gastos com pessoal não incluem os “Benefícios pós-emprego”.
Não inclui perdas e imparidades de subsidiárias.

229

Os gastos com “Combustíveis e Lubrificantes” encontram-se associados às flutuações de preços do *jet fuel* nos mercados internacionais e à operação aérea realizada. Em 2013, estes gastos – 4,5 milhões de euros – constituíram 18,3% dos “Fornecimentos e serviços externos” e 7,2% dos gastos totais¹⁸, assumindo, deste modo, uma expressão pouco relevante na respetiva estrutura.

Gráfico 20 – Custo unitário do *jet-fuel* vs. consumo – Sata Air Açores, S.A.



¹⁸ Não considerando a rubrica “Perdas imputadas de subsidiárias”.



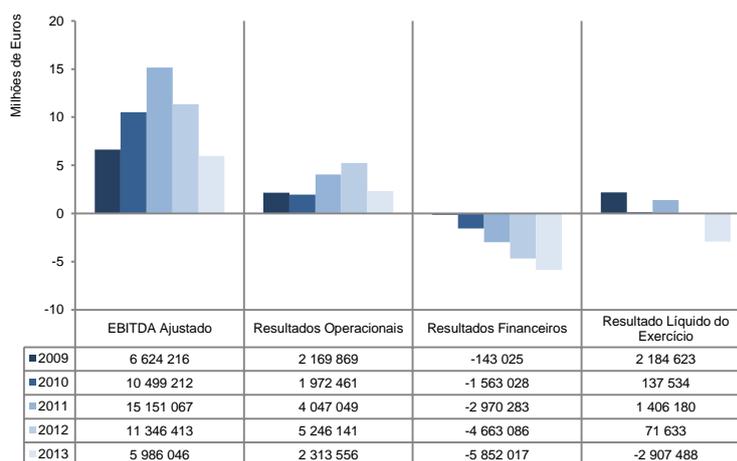
230 Esta rubrica de gastos não apresentou variações significativas, uma vez que o impacto na exploração decorrente do acentuado aumento do custo unitário do *jet fuel* foi atenuado pela redução da operação e, conseqüentemente, do respetivo consumo.

231 Entre 2011 e 2013, os restantes gastos associados a “Fornecimentos e serviços externos” mantiveram a respetiva expressão, não obstante a redução dos níveis de atividade da empresa.

21.3. EBITDA Ajustado e resultados

232 O EBITDA das atividades desenvolvidas pela Sata Air Açores, S.A., evoluiu favoravelmente até 2011.

Gráfico 21 – Indicadores económicos – Sata Air Açores, S.A.



Nota – Não inclui perdas de subsidiárias.

233 Tal facto ficou essencialmente a dever-se, por um lado, ao reforço dos níveis de subsidição da empresa em 2010, em resultado do significativo aumento dos gastos com depreciações e amortizações relacionados com a nova frota¹⁹ e, por outro, ao impacto das reduções remuneratórias determinadas pelo Orçamento do Estado de 2011, a par da evolução favorável de algumas rubricas de custos controláveis.

234 **A partir de 2011 a situação degradou-se de forma muito substancial.**

¹⁹ De salientar que o défice de exploração – para o qual contribuem os gastos de depreciação e amortização – é uma das componentes relevantes para o cálculo da compensação financeira atribuída no âmbito do contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região (*cf.* ponto 34.2., *infra*).



- 235 A expressão do EBITDA em 2013 – 6 milhões de euros – sensivelmente idêntica à dos encargos líquidos da dívida²⁰, é reveladora da **insustentabilidade operacional do endividamento da Sata Air Açores, S.A.**
- 236 **Os resultados apresentados²¹ suscitam reservas quanto à respetiva relevância e fiabilidade**, face a operações contabilísticas realizadas no período em análise, relativas a provisões, ao valor residual da frota e à regularização, em 2013, de erros detetados ao nível da receita vendida²².
- 237 De qualquer modo, em 2013, o resultado líquido negativo da Sata Air Açores, S.A., evidenciado nas suas demonstrações financeiras – -15,8 milhões de euros – foi fortemente influenciado pela incorporação do prejuízo registado pela Sata Internacional, S.A., no referido exercício – -12,9 milhões de euros²³.

22. Indicadores de estrutura financeira

22.1. Autonomia financeira

- 238 Em 2013, a integração do mencionado prejuízo de -12,9 milhões de euros nas demonstrações financeiras individuais da Sata Air Açores, S.A., provocou uma erosão significativa dos seus capitais próprios. Tal facto, conjugado com a intensificação do recurso ao financiamento bancário para suprir necessidades de tesouraria, acabou por determinar a deterioração da estrutura financeira.
- 239 Deste modo, no final do exercício em apreço, **o grau de autonomia financeira era de apenas 6%**, traduzindo a proporção dos ativos que era financiada por capitais próprios.
- 240 O crescente recurso ao endividamento, num contexto de **degradação da atividade operacional**, foi determinante para a **progressiva deterioração da estrutura financeira da Sata Air Açores, S.A.**, com particular incidência em 2013.

²⁰ No exercício em referência, os juros e gastos similares suportados excederam em 5,9 milhões de euros os juros e rendimentos similares obtidos.

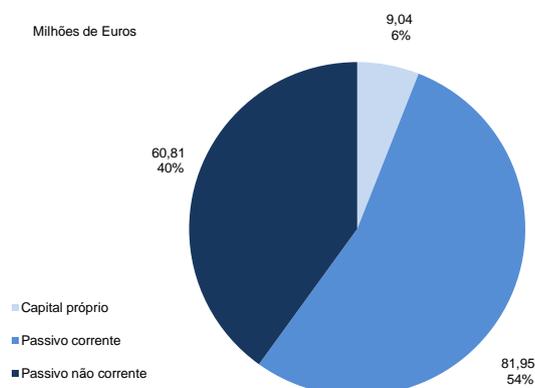
²¹ Deduziram-se os ganhos e perdas das subsidiárias que são refletidos nas demonstrações financeiras individuais da empresa, de acordo com o método da equivalência patrimonial (como anteriormente se referiu, é a Sata Air, Açores, S.A., que detém as participações nas restantes empresas do grupo).

²² Sobre o assunto, *cfr.* ponto 23., *infra*.

²³ Em consequência da aplicação do método da equivalência patrimonial.



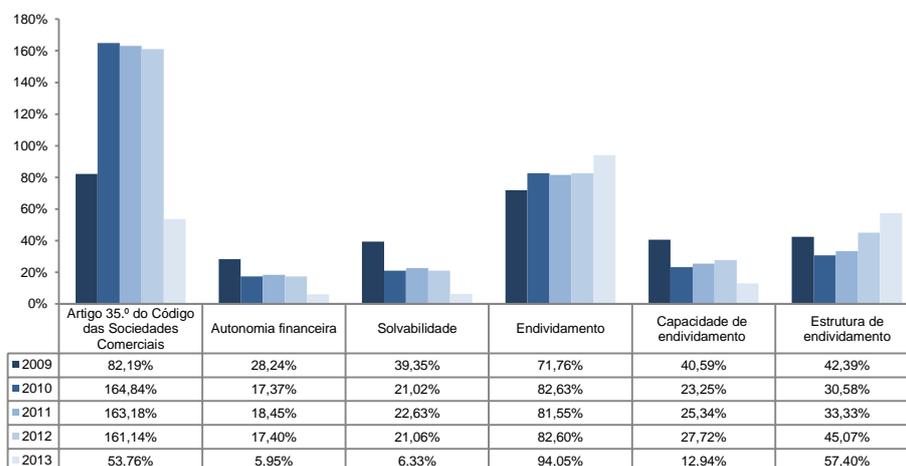
Gráfico 22 – Estrutura financeira – 2013 – Sata Air Açores, S.A.



241 Com efeito, entre 2009 e 2013, assistiu-se a uma redução drástica dos níveis de solvabilidade da empresa – de 39,3% em 2009 para 6,3% em 2013 – bem como à erosão do respetivo grau de autonomia financeira, que, em idêntico período, passou de 28,2% para os 6% referidos²⁴.

242 Os indicadores representados no gráfico seguinte evidenciam a factualidade descrita.

Gráfico 23 – Indicadores de endividamento e estrutura financeira – Sata Air Açores, S.A.



²⁴ Os indicadores apresentados foram calculados do seguinte modo: *i) Autonomia financeira* = Capitais próprios/Ativo; *ii) Solvabilidade* = Capitais próprios/Passivo; *iii) Endividamento* = Passivo/Ativo; *iv) Capacidade de endividamento* = Capitais próprios/Capitais permanentes; *v) Estrutura de endividamento* = Passivo corrente/Passivo total.

Nos termos do n.º 2 do artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais, «[c]onsidera-se estar perdida metade do capital social quando o capital próprio da sociedade for igual ou inferior a metade do capital social». Em caso de perda grave do capital, o artigo 35.º do CSC impõe aos administradores, sob pena de responsabilidade criminal (artigo 523.º do CSC), a obrigação de requerer a convocação da assembleia geral para informar os sócios, a fim de que estes tomem as medidas julgadas convenientes.



243 Em suma, **no final de 2013, a Sata Air Açores, S.A., confrontava-se com uma situação financeira profundamente desequilibrada**, que naturalmente se refletiu na posição financeira consolidada do grupo SATA.

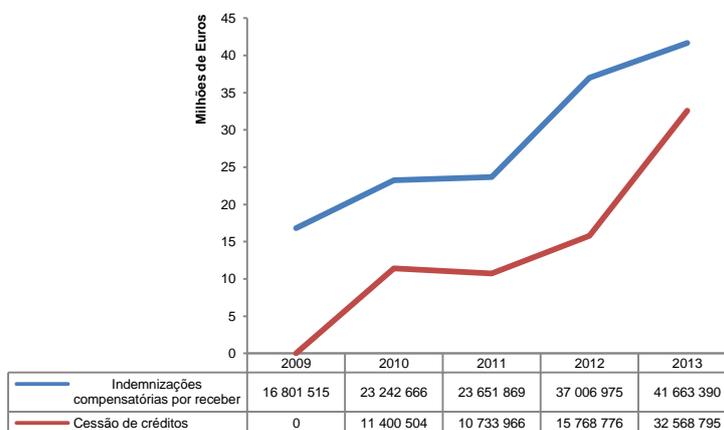
22.2. Estrutura do endividamento

244 **Em 31-12-2013, o passivo da Sata Air Açores, S.A., ascendia a 142,8 milhões de euros**, dos quais 81,9 milhões de euros (57,4%) correspondiam a responsabilidades exigíveis a curto prazo.

245 Neste contexto, assumia particular relevância a **dívida financeira, no montante de 123 milhões de euros**, a qual, comparativamente a 2009, registou um aumento de 100,2 milhões de euros (+438,8%)²⁵. As responsabilidades emergentes das operações com maturidade até um ano totalizavam 73,2 milhões de euros.

246 Pelos motivos anteriormente expostos²⁶, a Sata Air Açores, S.A., celebrou diversos contratos de financiamento que envolveram a cessão de créditos detidos sobre a Região Autónoma dos Açores, relativos às indemnizações compensatórias que lhe eram devidas, ao abrigo do contrato de concessão dos serviços aéreos regulares, tendo em vista a obtenção de meios para fazer face a necessidades correntes de tesouraria.

Gráfico 24 – Cessão de créditos vs. indemnizações compensatórias – Sata Air Açores, S.A.



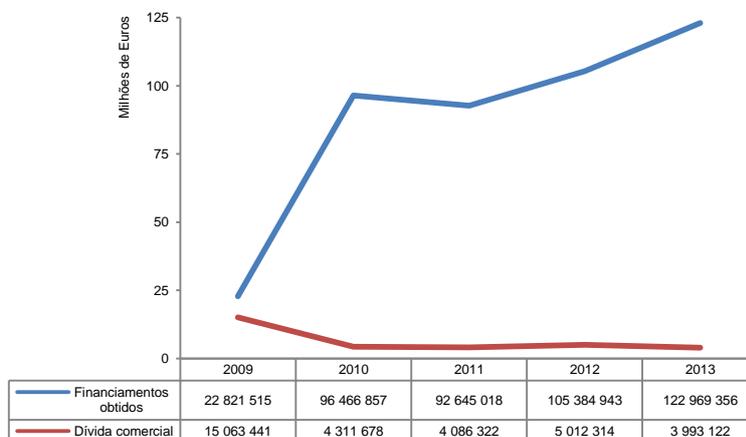
247 À data de 31-12-2013, aqueles créditos ascendiam a 41,7 milhões de euros, dos quais tinham já sido cedidos 32,6 milhões de euros (78,2%), no âmbito das referidas operações de financiamento.

²⁵ Saliente-se que o aumento da dívida financeira em 2010, no montante de 73,6 milhões de euros, está essencialmente associado ao processo de renovação da frota.

²⁶ Ponto 10.4. (Volume I).



Gráfico 25 – Dívida financeira vs. dívida comercial – Sata Air Açores, S.A.

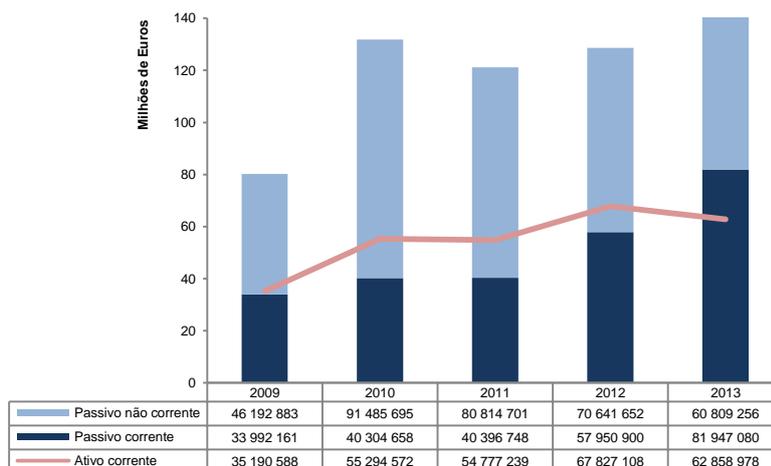


248 No que diz respeito à dívida comercial, tem registado valores relativamente estáveis desde 2010 – 4 milhões de euros em 2013 – assumindo, por isso, uma expressão residual na estrutura de financiamento da empresa.

22.3. Liquidez geral

249 No final de 2013 a Sata Air Açores, S.A., deparava-se com uma situação em que o passivo corrente excedia em 19,1 milhões de euros o ativo corrente, facto indiciador de acrescidas dificuldades da empresa para solver atempadamente os seus compromissos.

Gráfico 26 – Ativo corrente, passivo corrente e passivo não corrente – Sata Air Açores, S.A.



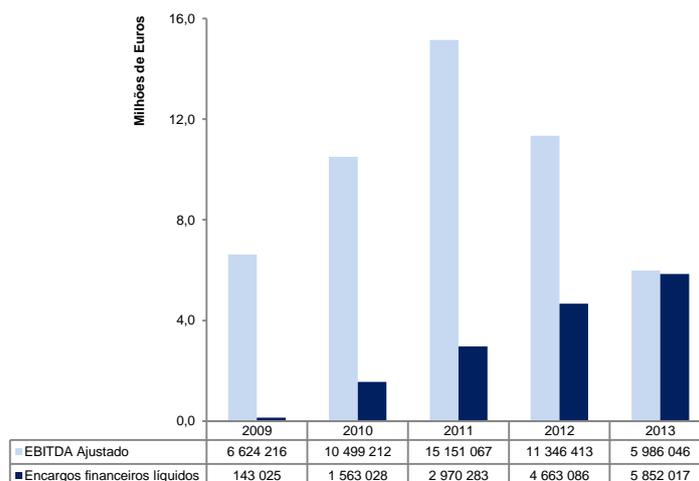
250 Deste modo, o risco de liquidez da Sata Air Açores, S.A., agravou-se substancialmente no exercício em referência.



22.4. Encargos da dívida e solvabilidade

- 251 **O recurso sistemático a linhas de financiamento de curto prazo, em condições progressivamente mais onerosas, determinou um acréscimo significativo dos encargos da dívida.**

Gráfico 27 – Encargos líquidos da dívida vs. EBITDA Ajustado – Sata Air Açores, S.A.



Nota: o gráfico apresenta os encargos financeiros líquidos (juros e gastos similares suportados deduzidos dos juros e rendimentos similares obtidos).

- 252 Num contexto de degradação dos principais indicadores da atividade operacional, a expansão da dívida financeira e dos custos associados acabou por determinar o agravamento muito substancial da pressão financeira, avaliada pelo peso dos encargos líquidos da dívida no EBITDA.
- 253 **Em 2013, tais encargos praticamente absorveram o EBITDA**, sendo improvável, nestas circunstâncias, que a curto prazo a empresa revele capacidade para solver pontualmente as obrigações emergentes da dívida contraída, sem recurso a nova dívida.

23. Operações contabilísticas com impacto materialmente relevante nas demonstrações financeiras

23.1. Valorização dos investimentos financeiros

- 254 Tal como referido anteriormente²⁷, é a Sata Air Açores, S.A., que detém as participações no capital das restantes entidades que integram o grupo SATA, com exceção da Sata SGPS, S.A.

²⁷ Ponto 6. (Volume I).



- 255 Assim, e em resultado da aplicação do método de equivalência patrimonial, as demonstrações financeiras individuais da Sata Air Açores, S.A., incorporam os resultados assim como as outras variações ocorridas nos capitais próprios das suas subsidiárias²⁸.
- 256 Deste modo, não tendo sido possível certificar a adoção de procedimentos contabilísticos com impacto materialmente relevante nas demonstrações financeiras individuais das subsidiárias – designadamente a correção, em 2013, de erros na receita da Sata Internacional, S.A., relativa a anos anteriores, no montante de 7,9 milhões de euros – **não é igualmente possível validar os saldos relativos aos investimentos financeiros evidenciados no balanço da Sata Air Açores, S.A.**, em 31-12-2013 – 18 milhões de euros relativamente à Sata Internacional, S.A., e 2,2 milhões de euros no que concerne à Sata Gestão de Aeródromos, S.A., – saldos que suscitaram *reservas* aos auditores externos²⁹.

23.2. Política de constituição e reversão de provisões

- 257 A Sata Air Açores, S.A., efetuou diversas operações de constituição e reversão de provisões, contabilizadas em “Outras provisões”, conforme quadro seguinte:

Quadro 10: Provisões – Sata Air Açores, S.A.

(em Euro)

	Saldo inicial	Aumentos	Reversões	Saldo final
2009	6.747.884	1.000.000	-42.586	7.705.298
2010	7.705.297	0	0	7.705.297
2011	7.705.297	1.800.000	0	9.505.297
2012	9.505.297	0	-2.270.000	7.235.297
2013	7.235.297	0	-3.500.000	3.735.297

- 258 Relativamente ao fundamento para a constituição daquelas provisões, o conselho de administração referiu o seguinte:

A provisão para Outros Riscos e Encargos Diversos foi constituída para possíveis contingências futuras, **sem especificação do fim determinado**, tendo, por esse facto, o correspondente montante sido tributado em sede de IRC, pelo que foi acrescido fiscalmente no Mod. 22.³⁰

- 259 Nos termos do § 13 da Norma contabilística e de relato financeiro 21 – Provisões, Passivos Contingentes e Ativos Contingentes –, uma provisão só deve ser reconhecida quando, cumulativamente:

²⁸ Por via dos ajustamentos efetuados às quantias escrituradas na conta “41 Investimentos financeiros”, que se reflectem direta ou indiretamente (através dos resultados) nos respetivos capitais próprios.

²⁹ Doc. 01.017, p. 148 do ficheiro (*Reservas*, ponto 4.).

³⁰ Carta n.º SAI-SP/2015/21, CA-SP/2013/14, de 16-03-2015 (doc. 03.183), em resposta ao ofício n.º 287-UAT II, de 10-03-2015 (doc. 03.184) (sublinhado nosso).



- uma entidade tenha uma obrigação presente (legal ou construtiva) como resultado de um acontecimento passado;
- seja provável que um exfluxo de recursos que incorporem benefícios económicos será necessário para liquidar a obrigação; e
- possa ser feita uma estimativa fiável da quantia da obrigação.

260 Deste modo, as provisões constituídas com fundamento em «... possíveis contingências futuras, sem especificação do fim determinado...», não preenchem os pressupostos enunciados para o seu reconhecimento, configurando, em vez disso, verdadeiras reservas ocultas, suscetíveis de provocar distorções materialmente relevantes na expressão dos resultados e na posição financeira da empresa.

261 Foi o que aconteceu no período em apreço. Nos exercícios em que as provisões constituídas foram reforçadas – 2009 e 2011 –, os resultados foram reduzidos e o passivo acrescido pelos correspondentes montantes – 957,4 mil euros³¹ e 1,8 milhões de euros, respetivamente. As reversões parciais ocorridas em 2012 e 2013 – 2,3 e 3,5 milhões de euros, respetivamente – tiveram o efeito oposto, facto que permitiu evitar a apresentação de prejuízos em 2012 e atenuar a expressão dos mesmos em 2013.

262 Tais operações suscitaram recorrentes *reservas* por parte do auditor externo, no âmbito da certificação legal das contas referentes aos exercícios de 2009 a 2013.

263 No entanto, conforme se evidenciou, a certificação legal das contas referentes ao exercício de 2014 já não contém *reservas* relacionadas com esta matéria³².

23.3. Documentos pendentes de voo

264 Apesar das diligências efetuadas durante os trabalhos de campo, não foi possível obter prova suficiente e apropriada que permitisse certificar os saldos das contas “Documentos pendentes de voo”³³ e, conseqüentemente, aferir a razoabilidade do **lançamento de regularização efetuado em 2013, no montante de 2,7 milhões de euros**³⁴, destinado a sanar alegados erros na receita vendida (pendentes de voo), e a eventual subavaliação das responsabilidades da empresa face a terceiros.

265 De salientar que os registos contabilísticos na rubrica “Documentos pendentes de voo”, efetuados nos exercícios de 2009 a 2013, mereceram *reservas* em todos os rela-

³¹ O montante de 957,4 mil euros correspondente à diferença entre o reforço das provisões registado no exercício (1 milhão de euros) e o montante das reversões efetuadas no mesmo (42,6 mil euros).

³² Ponto 14. (Volume I).

³³ Conta transitória utilizada para registar as responsabilidades assumidas pela empresa perante terceiros, relacionadas: *i*) com as passagens aéreas vendidas, enquanto o correspondente serviço de transporte não é prestado; *ii*) com o programa de fidelização de clientes e da concessão de facilidades de transporte associadas ao mesmo.

³⁴ Por contrapartida de “Resultados transitados”, com a conseqüente redução dos capitais próprios.



tórios de auditoria externa que integram os Relatórios e Contas da empresa e da subsidiária Sata Internacional, S.A.

- 266 Sobre esta matéria, o **Conselho de Administração assumiu as fragilidades do sistema de controlo interno contabilístico**³⁵, que, até junho de 2013, baseou-se no processamento manual de um elevado número de operações, sendo, por conseguinte, mais propenso à ocorrência de erros.
- 267 As operações realizadas e os respetivos saldos contabilísticos tiveram um impacto materialmente relevante nos resultados do período em apreço.
- 268 Porém, conforme referido, em 2014, o auditor externo já conseguiu certificar as importâncias inscritas no passivo, relacionadas com os «Documentos pendentes de voo», subsistindo apenas a *reserva* relacionada com a expressão deste passivo, em 31-12-2013³⁶.

23.4. Responsabilidades com benefícios pós-emprego

- 269 Em 31-12-2013, o valor inscrito no balanço, na rubrica “Responsabilidades por benefícios pós-emprego”, era de 5,3 milhões de euros.
- 270 Também neste caso a equipa de auditoria não conseguiu recolher elementos que permitam emitir opinião sobre a conformidade dos parâmetros utilizados na avaliação destas responsabilidades.
- 271 Nos relatórios de auditoria externa das contas referentes a 2012 e 2013, que integram os Relatórios e Contas, foram expressas *reservas* relativamente às responsabilidades por benefícios pós-emprego, sendo que, em 2013, o auditor externo afirmou não ter conseguido obter evidências que lhe permitissem certificar a consistência dos pressupostos adotados nas avaliações atuariais, reportadas ao final daqueles exercícios, com as disposições contidas na norma contabilística e de relato financeiro que prescrevem a contabilização destas responsabilidades³⁷.
- 272 A certificação legal das contas de 2014 não contém reservas relacionadas com a rubrica em causa.

³⁵ Cfr. carta n.º SAI-SP/2015/19, CA-SP/2013/14, de 06-03-2015 (doc. 03.105)

³⁶ Ponto 14. (Volume I).

³⁷ A *reserva* foi formulada nos seguintes termos: «Consistentemente com o procedimento seguido em exercícios anteriores, as responsabilidades com benefícios definidos incluídas nas demonstrações financeiras anexas (Nota 20) foram determinadas por uma entidade especializada. Não obtivemos contudo evidência quanto à conformidade dos pressupostos utilizados na avaliação actuarial com referência a 31 de Dezembro de 2013 e 2012 com os requisitos previstos na NCRF 28 - Benefícios dos Empregados, pelo que não podemos concluir sobre o impacto deste assunto nas demonstrações financeiras anexas».



23.5. Outras contas a receber e ativos por impostos diferidos

- 273 Em 2013, encontravam-se contabilizados na rubrica “Outras contas a receber” 43,1 milhões de euros³⁸.
- 274 Esta verba incorporava **créditos detidos sobre a Região Autónoma dos Açores, no montante de 40,2 milhões de euros**, parte dos quais ainda não tinham sido validados pela concedente³⁹. Por conseguinte, não se dispõe de elementos que permitam certificar a expressão deste saldo.
- 275 Refira-se que a remessa dos relatórios anuais da concessão à Direção Regional dos Transportes e à Direção Regional do Orçamento e Tesouro deveria ter-se processado no prazo de 30 dias após o decurso de cada ano da concessão. Porém, observou-se que a referida informação apenas foi remetida pela empresa entre 67 e 196 dias após o final de cada período anual da concessão⁴⁰.

Quadro 11: Compensações financeiras por receber – 31-12-2013 – Sata Air Açores, S.A.

(em milhões de Euro)

Âmbito temporal	Compensação financeira				
	Contabilizada	Pedida	Validada	Paga	Diferença Contabilizada vs. Paga
Janeiro a maio de 2009	6,86	6,86	6,55	6,55	0,31
Junho a setembro de 2009	5,00	5,00	5,00	5,00	0,00
Outubro de 2009 a setembro de 2010	23,97	23,97	23,22	23,22	0,75
Outubro de 2010 a setembro de 2011	23,48	24,72	24,27	24,27	-0,79
Subtotal	59,31	60,54	59,03	59,03	0,27
Outubro de 2011 a setembro de 2012	24,82	24,82		10,47	14,35
Outubro de 2012 a setembro de 2013	24,41	24,41		5,77	18,64
Outubro de 2013 a setembro de 2014	6,89	6,89		0,00	6,89
Subtotal	56,13	56,13	0,00	16,24	39,89
Total a 31-12-2013	115,43	116,67	59,03	75,27	40,17

Nota: A diferença entre o valor contabilizado e o pedido, no período de outubro de 2010 a setembro de 2011, resulta da Sata Air Açores, S.A., não ter contabilizado o valor global do reequilíbrio financeiro solicitado.

- 276 Até à referida data, o concedente não tinha expressamente reconhecido a quantia de 273,5 mil euros, o que deveria ter motivado o consequente ajustamento de saldos por parte da concessionária.

³⁸ Sendo 40 165 746 euros respeitantes à concessão das rotas interilhas e 2 940 000 euros relativos a outras entidades públicas (doc. 01.017).

³⁹ Já em 2014, os serviços competentes da Secretaria Regional do Turismo e dos Transportes, pronunciaram-se desfavoravelmente em relação ao pedido de reequilíbrio financeiro apresentado pela empresa, referente aos encargos incorridos com o Centro de Formação Aeronáutica dos Açores, em Santa Maria, no montante de 630 mil euros – importância que integrava aquele saldo – considerando que a implementação desta infraestrutura «... não resulta de modificação unilateral do Contrato ou das obrigações de serviço público, logo não é uma situação enquadrável para efeitos da alínea a) do n.º 1 da cláusula 24.ª do Contrato de Concessão» (cfr. doc. 03.130).

⁴⁰ Quanto aos atrasos no processo de validação dos pedidos de compensação financeira apresentados pela Sata Air Açores, S.A., cfr. ponto 34.3., quadro 26, *infra*.



- 277 Quanto aos “Ativos por impostos diferidos”, a questão que se coloca prende-se, essencialmente, com a capacidade futura da empresa vir a gerar resultados positivos que lhe permitam recuperar, no período de reporte dos prejuízos fiscais, verbas na ordem dos 2,4 milhões de euros.
- 278 Assim, na eventualidade da Sata Air Açores, S.A., não revelar tal capacidade, as regularizações contabilísticas subsequentes poderão ter um impacto materialmente relevante nas respetivas demonstrações financeiras.
- 279 De salientar que o relatório de auditoria externa continha *reservas* relacionadas com ambas as situações⁴¹.
- 280 Na certificação legal das contas de 2014 subsiste a reserva referente à rubrica «Outras contas a receber»⁴².

23.6. Alteração da política contabilística de mensuração da frota

- 281 Em 2013, foi alterado o critério de mensuração da frota aérea da Sata Air Açores, S.A., passando a ser adotado o modelo de revalorização, que consiste em escriturar os bens por uma quantia correspondente ao «... seu justo valor à data da revalorização, menos qualquer depreciação acumulada subsequente e perdas por imparidade acumuladas subsequentes»⁴³.
- 282 O justo valor corresponde ao valor de mercado dos equipamentos, o qual deverá ser determinado através de avaliação realizada por peritos qualificados e independentes.
- 283 A operação de reavaliação da frota originou um excedente de 8,8 milhões de euros, que, deduzido do correspondente passivo por imposto diferido, no montante de 1,7 milhões de euros, acabou por se traduzir num **aumento de 7,1 milhões de euros do capital próprio da empresa.**
- 284 **A determinação do justo valor das aeronaves não resultou da realização de peritagens técnicas**⁴⁴.
- 285 A determinação daquele valor baseou-se na informação disponível num *site* especializado em avaliações de aeronaves⁴⁵. No entanto, como, de acordo com esse *site*, o valor

⁴¹ Doc. 01.017, p. 149 do ficheiro.

⁴² Ponto 14. (Volume I).

⁴³ *Cfr.* § 31 da norma contabilística e de relato financeiro 7 – Ativos fixos tangíveis.

⁴⁴ Segundo declarações prestadas no decurso dos trabalhos de campo, não foram realizadas peritagens técnicas sobretudo devido aos elevados custos que tal operação acarretaria.

⁴⁵ <http://www.jetvalues2.com>.



atribuído aos aviões *DASH Q200* era de “zero” euros⁴⁶, a cotação destas duas aeronaves foi fornecida pela empresa de aviação *ERA Aviation in Alaska*⁴⁷.

- 286 Os procedimentos descritos contrariam o disposto na Norma Contabilística e de Relato Financeiro 7 – Ativos Fixos Tangíveis, o que levou o auditor externo a expressar uma *reserva* na certificação legal das contas de 2013⁴⁸.
- 287 No âmbito do contraditório, António Gomes de Menezes, presidente do conselho de administração das empresas do grupo SATA, no período abrangido pelo âmbito temporal da presente auditoria, alegou, em síntese, que a avaliação de aeronaves com base em peritagens técnicas «... normalmente só acontece em processos de compra», referindo, ainda, que a avaliação dos *DASH Q200* se sustentou numa proposta de compra endereçada à Sata Air Açores, S.A., por parte de uma empresa europeia, o que, na sua opinião «... parece ser mais real do que uma mera avaliação teórica».
- 288 Porém, tal entendimento não encontra sustentação na mencionada Norma Contabilística e de Relato Financeiro nem foi perfilhado pelo auditor externo da empresa.

23.7. Prestações acessórias na Sata Internacional, S.A.

- 289 Em 2013, a Sata Air Açores, S.A., enquanto acionista único da Sata Internacional, S.A., efetuou, em relação a esta, prestações acessórias no montante de 17,5 milhões de euros, concretizadas mediante uma entrada em dinheiro, no montante de 11,7 milhões de euros, e mediante a conversão de créditos detidos pela Sata Air Açores, S.A., sobre a Sata Internacional, S.A., no montante de 5,8 milhões de euros⁴⁹.
- 290 A primeira operação foi possibilitada por a Sata Internacional, S.A., ter efetuado o pagamento de uma dívida à Sata Air Açores, S.A., gerada em exercícios anteriores, no montante de 11,7 milhões de euros. Ambos os movimentos financeiros foram realizados no dia 27-12-2013⁵⁰.

⁴⁶ Doc.ºs 03.197 a 03.199.

⁴⁷ Doc. 03.197, p. 3. A empresa referida é, atualmente, denominada *Ravn Alaska*. Cfr. <http://www.flyravn.com/about-ravn/>.

⁴⁸ A *reserva* foi formulada nos seguintes termos «Com referência a 31 de dezembro de 2013, a Empresa alterou a política contabilística de mensuração da sua frota aérea, tendo passado a adotar o método de revalorização, do qual resultou um aumento do ativo, capital próprio e passivo nos montantes de 8.820.123 Euros, 7.064.918 Euros e 1.755.205 Euros, respetivamente, não tendo, contudo, quantificado os efeitos desta alteração de política no início do exercício nem procedido à reexpressão das demonstrações financeiras comparativas do exercício de 2012. Adicionalmente, não obtivemos informação detalhada que suporte esta reavaliação efetuada em 31 de dezembro de 2013, pelo que não podemos concluir sobre o impacto deste assunto nas demonstrações financeiras anexas».

⁴⁹ Cfr. atas das assembleias gerais, todas realizadas em 27-12-2013, da Sata SGPS, S.A. (doc. 03.200), da Sata Air Açores, S.A. (doc. 03.201), e da Sata Internacional, S.A. (doc. 03.202).

⁵⁰ Doc. 03.203.



- 291 A segunda operação respeitou a créditos gerados no exercício de 2013, relativos a serviços prestados pela Sata Air Açores, S.A. – 5,8 milhões de euros – convertidos em prestações acessórias⁵¹.
- 292 Estas duas operações contabilísticas, que não se traduziram em qualquer fluxo de souraria, permitiram, apenas, obviar a que a Sata Internacional, S.A., incorresse numa situação de perda de metade do capital social.
- 293 De acordo com o artigo 6.º dos Estatutos da Sata Internacional, S.A., «... a sociedade poderá exigir dos accionistas, até ao montante máximo de 10 vezes o valor do capital social, prestações acessórias pecuniárias, onerosas ou gratuitas, as quais, neste último caso, seguirão o regime das prestações suplementares»⁵², pelo que o montante máximo das prestações acessórias seria de 50 milhões de euros⁵³.
- 294 As prestações acessórias realizadas até ao final de 2013 constam do quadro seguinte:

**Quadro 12: Prestações acessórias à Sata Internacional, S.A.
– Sata Air Açores, S.A.**

(em Euro)

	Prestações acessórias
2001	17.446.294,43
2010	17.128.174,79
2013	17.526.104,63
Total	52.100.573,85

- 295 Constata-se, assim, que as prestações acessórias realizadas foram de 52,1 milhões de euros, ultrapassando o limite estatutariamente estabelecido.

24. Conclusões

- 296 Em suma, a análise da atividade da **Sata Air Açores, S.A.**, no período de 2009 a 2013, permite concluir o seguinte:

- **Progressiva redução dos principais indicadores operacionais.** Comparativamente a 2009, em 2013, o número de voos realizados e de passageiros transportados foi inferior em, respetivamente, 13,6% (-1 760 voos) e 9,7% (-46 628 passageiros), registando-se, em consequência, um decréscimo de 5,6 milhões de euros (-21,5%) dos rendimentos gerados pela exploração aérea.
- **Parte da atual frota era ociosa, facto indiciador do eventual sobredimensionamento da mesma,** face à deterioração do *load factor* registada no período.

⁵¹ Doc. 03.204.

⁵² O artigo 209.º do Código das Sociedades Comerciais estabelece que «[o] contrato de sociedade pode impor a todos ou a alguns sócios a obrigação de efectuarem prestações além das entradas, desde que fixe os elementos essenciais desta obrigação e especifique se as prestações devem ser efectuadas onerosa ou gratuitamente. (...)».

⁵³ Correspondente a 10 vezes o valor do capital social – 5 milhões de euros.



do em apreço – excetuando a ligeira recuperação observada em 2013 –, num contexto de persistente redução do número de voos realizados.

- No âmbito do contrato de concessão dos serviços aéreos no interior dos Açores, que vigorou entre janeiro de 2009 e setembro de 2014, **os défices de exploração efetivamente registados excederam em 13,8 milhões de euros⁵⁴ (+10,7%) os valores pedidos pela empresa, montante que não foi objeto de compensação financeira por parte da Região Autónoma dos Açores, enquanto concedente.**
- Em relação à **concessão da rota Funchal/Porto Santo/Funchal não foram assegurados os serviços mínimos contratualizados**, tendo sido efetuados menos 830 voos (-7,2%) do que o previsto.
- **Entre 2009 e 2011, registaram-se melhorias na estrutura de custos da empresa**, das quais se salienta a redução dos encargos com pessoal proporcionada pela aplicação das disposições sobre esta matéria contidas na Lei do Orçamento do Estado para 2011, bem como as poupanças obtidas no âmbito de algumas rubricas de custos controláveis.

Nos anos subsequentes assistiu-se a uma deterioração das condições de exploração, essencialmente motivada pelo **agravamento dos encargos com o pessoal – que em 2013 evidenciaram um aumento de 4,6 milhões de euros face a 2012⁵⁵** – decorrente da reversão das reduções salariais impostas pelas leis do Orçamento do Estado, da contratação de novos trabalhadores e dos ajustamentos das progressões na carreira do pessoal navegante.

- No final de 2013, **ascendiam a 39,9 milhões de euros as indemnizações compensatórias devidas pela Região Autónoma dos Açores**, referentes ao contrato de concessão dos serviços aéreos regulares interilhas, enquanto **a dívida do Estado**, emergente dos serviços prestados na rota Funchal/Porto Santo/Funchal, **era de 1,5 milhões de euros**, sendo que, parte destas compensações ainda não tinham sido validadas pelas entidades competentes.
- Para além dos atrasos na validação pelo concedente, **não foram observados os prazos contratualmente estabelecidos para o reporte**, às entidades competentes, **da informação relativa à execução anual do contrato de concessão** que suporta o cálculo das indemnizações compensatórias devidas pela Região.
- **Agravamento da dívida financeira da empresa – de 22,8 milhões de euros em 2009 para 123 milhões de euros em 2013 (+438,8%).**

⁵⁴ Cfr. *Apêndice X.2.*

⁵⁵ Excluindo a rubrica “Benefícios pós-emprego.



- **A expansão da dívida financeira**, com o conseqüente aumento dos juros suportados, **agravou de forma muito substancial a pressão financeira sobre a empresa**. Deste modo, em 2013, os encargos líquidos da dívida praticamente absorveram os recursos gerados pela atividade operacional (EBITDA), facto indiciador da **insustentabilidade do respetivo nível de endividamento**.
- Em 31-12-2013, **a estrutura financeira da Sata Air Açores, S.A., encontrava-se profundamente desequilibrada**. A dívida financeira de curto prazo ascendia a 73,2 milhões de euros.
- As recorrentes *reservas* expressas pelos auditores externos na certificação legal das contas relativas aos exercícios que integram o âmbito temporal da ação, são indiciadoras das **deficiências do sistema de controlo interno implementado na Sata Air, Açores, S.A., que não salvaguardava a fiabilidade e relevância da informação financeira divulgada pela empresa**.



Capítulo II Sata Internacional, S.A.

25. Dados operacionais

25.1. Rotas regulares

25.1.1. Mercados e rotas operadas

297 Entre 2009 e 2013 a SATA Internacional, S.A., operou as rotas regulares anteriormente mencionadas⁵⁶.

298 Em 2010, assistiu-se à **expansão da atividade da empresa**, sobretudo para destinos europeus.

Quadro 13: Mercados e rotas regulares operadas – Sata Internacional, S.A.

Mercados	Origens	Destinos	2009	2010	2011	2012	2013	Δ 09-13
Açores	Ponta Delgada	Lisboa-Porto-Funchal						
	Terceira	Lisboa-Porto	7	7	7	7	7	0
	Horta	Lisboa						
Madeira	Lisboa	Funchal-Porto Santo	2	3	3	1	1	-1
	Funchal	Faro						
Europa	Ponta Delgada	a)						
	Funchal	b)	9	13	12	13	13	4
	Porto	c)						
EUA	Ponta Delgada	Boston						
	Lisboa	Boston	4	4	4	4	4	0
	Terceira	Boston-Oakland						
Canadá	Ponta Delgada	Toronto-Montreal						
	Lisboa	Toronto	5	5	5	5	5	0
	Terceira	Toronto						
	Porto	Toronto						
Brasil	Lisboa	São Salvador	0	0	0	1	1	1
Total			27	32	31	31	31	4

a) Frankfurt, Londres Gatwick, Londres Manchester, Amsterdão, Copenhaga, Estocolmo-Arlanda, Oslo, Gran Canárias, Paris-Charles de Gaulle e Madrid.

b) Paris-Orly, Paris-Charles de Gaulle, Dublin, Zurique, Estocolmo-Arlanda, Copenhaga, Gran Canária e Billund.

c) Munique e Copenhaga.

299 Desde então, o número de rotas operadas manteve-se praticamente inalterado, merecendo apenas referência a abertura, em 2012, da rota Lisboa/São Salvador (Brasil), posteriormente cancelada, em 2014⁵⁷.

⁵⁶ Ponto 8.1. (Volume I).

⁵⁷ Doc.^{os} 03.205 a 03.216.



25.1.2. Indicadores operacionais

300 **A partir de 2010 observou-se uma significativa redução da procura, bem como o ajustamento da operação, com a redução da oferta de voos e de lugares disponíveis.**

301 Os indicadores que seguem foram obtidos com base em informações disponibilizadas pela Sata Internacional, S.A.⁵⁸.

Gráfico 28 – Rotas regulares – Lugares oferecidos vs. passageiros transportados – Sata Internacional, S.A.

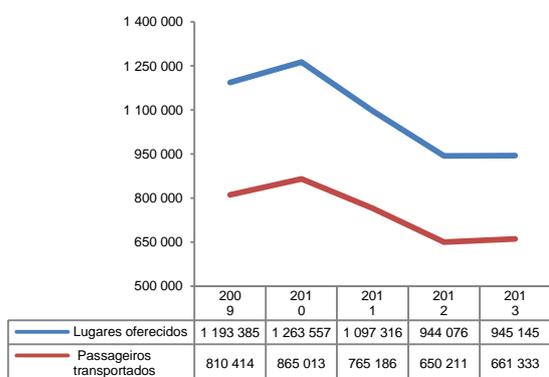
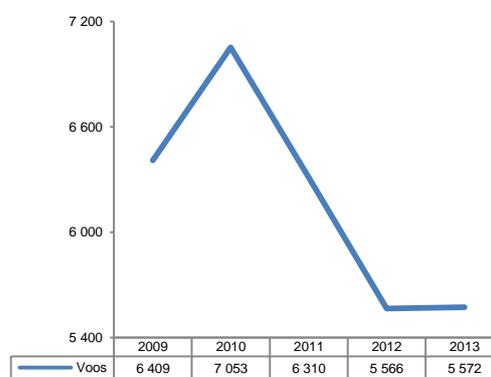


Gráfico 29 – Rotas regulares – Número de voos – Sata Internacional, S.A.

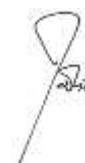


302 Em 2013, comparativamente a 2010 – ano em que se registou um pico de atividade no período considerado – foram realizados menos 1 481 voos (-21,0%) e disponibilizados menos 318 412 lugares (-25,2%) do que em 2010. Em idêntico período, foram transportados menos 203 680 passageiros (-23,5%).

Quadro 14: Rotas regulares – Sata Internacional, S.A.

Mercados	Origens	Destinos	Indicadores	2009	2010	2011	2012	2013	Δ 09-13
Açores	Ponta Delgada	Lisboa-Porto-Funchal	N.º voos	3.260	3.467	3.403	3.499	3.405	145
			Lugares oferecidos	629.266	639.707	592.089	576.021	557.705	-71.561
	Terceira Horta	Lisboa-Porto Lisboa	Passageiros transportados	441.442	446.846	423.038	401.665	401.864	-39.578
			Load factor	70,1%	73,2%	74,7%	72,4%	75,3%	-
Madeira	Lisboa	Funchal-Porto Santo	N.º voos	1.551	1.565	987	50	50	-1.501
			Lugares oferecidos	251.540	251.534	158.037	4.000	4.000	-247.540
	Funchal	Faro	Passageiros transportados	158.121	175.675	103.459	2.669	3.098	-155.023
			Load factor	62,8%	70,1%	65,8%	78,7%	88,2%	-

⁵⁸ *Idem.*



Mercados	Origens	Destinos	Indicadores	2009	2010	2011	2012	2013	Δ 09-13
Europa	Ponta Delgada	a)	N.º voos	329	377	370	323	389	60
			Lugares oferecidos	52.361	60.128	58.696	52.460	61.933	9.572
			Passageiros transportados	26.168	33.152	36.200	31.439	38.712	12.544
			Load factor	48,8%	61,4%	67,1%	59,6%	61,6%	-
	Funchal	b)	N.º voos	310	637	594	544	465	155
			Lugares oferecidos	49.096	88.634	77.372	70.925	54.067	4.971
			Passageiros transportados	31.881	53.595	55.301	48.126	32.902	1.021
			Load factor	64,0%	62,2%	77,2%	74,2%	66,2%	-
	Porto	c)	N.º voos	0	0	0	193	173	-
			Lugares oferecidos	0	0	0	30.880	27.700	-
			Passageiros transportados	0	0	0	11.694	11.884	-
			Load factor	-	-	-	46,8%	55,8%	-
EUA	Ponta Delgada Lisboa Terceira	Boston Boston Boston-Oakland	N.º voos	435	478	456	471	540	105
			Lugares oferecidos	95.904	106.116	100.566	103.896	119.214	23.310
			Passageiros transportados	70.274	70.582	69.020	73.575	81.530	11.256
			Load factor	69,4%	81,2%	81,2%	81,8%	82,6%	-
Canadá	Ponta Delgada Lisboa Terceira Porto	Toronto-Montreal Toronto Toronto Toronto	N.º voos	524	529	500	454	470	-54
			Lugares oferecidos	115.218	117.438	110.556	99.456	102.988	-12.230
			Passageiros transportados	82.528	85.163	78.168	78.025	81.740	-788
			Load factor	71,7%	76,5%	74,8%	79,3%	83,6%	-
Brasil	Lisboa	São Salvador	N.º voos	0	0	0	32	80	-
			Lugares oferecidos	0	0	0	6.438	17.538	-
			Passageiros transportados	0	0	0	3.018	9.603	-
			Load factor	-	-	-	48,2%	55,5%	-
Total			N.º voos	6.409	7.053	6.310	5.566	5.572	-837
			Lugares oferecidos	1.193.385	1.263.557	1.097.316	944.076	945.145	-248.240
			Passageiros transportados	810.414	865.013	765.186	650.211	661.333	-149.081
			Load factor	68,0%	73,2%	74,9%	73,9%	75,8%	-

a) Frankfurt, Londres-Gatwick, Londres-Manchester, Amsterdão, Copenhaga, Estocolmo-Arlanda, Oslo, Gran Canária, Paris-Charles de Gaulle e Madrid.
b) Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Dublin, Zurique, Estocolmo-Arlanda, Copenhaga, Gran Canária e Billund.
c) Munique e Copenhaga.

303 A reconfiguração da operação nos termos descritos – que projetou a oferta global (ASK), em 2013, para os níveis registados em 2009 – permitiu que o *load factor* tivesse evoluído positivamente. No entanto, a substancial redução da atividade – num contexto em que a dimensão da frota da empresa não sofreu alterações – tornou mais problemática a diluição dos custos fixos, o que penalizou a exploração.

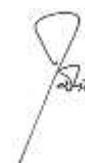
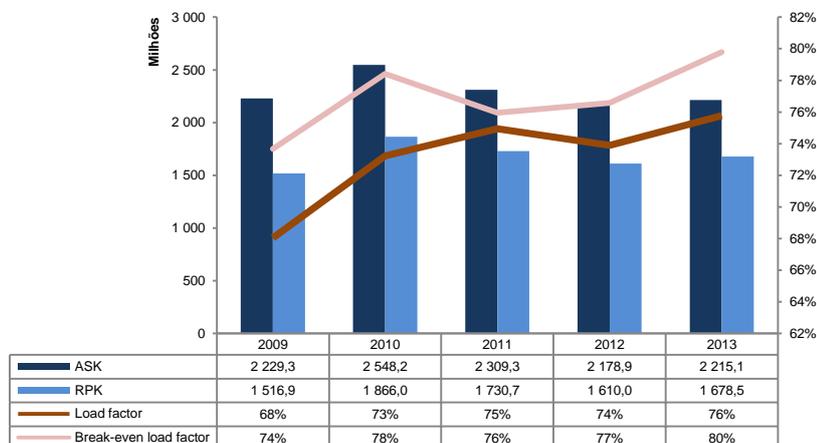


Gráfico 30 – Rotas regulares – Indicadores operacionais – Sata Internacional, S.A.



304 Face à estrutura de custos com que a empresa operou e ao nível médio das tarifas praticadas, os rendimentos proporcionados pela exploração aérea foram insuficientes para assegurar a cobertura dos respetivos custos operacionais, o que é evidenciado pelos índices de ocupação (*load factor*), sistematicamente inferiores ao indicador *break-even load factor*.

305 Na realidade, **no período em apreço, e em termos agregados, as rotas do mercado regular nunca proporcionaram a obtenção de uma margem global positiva.**

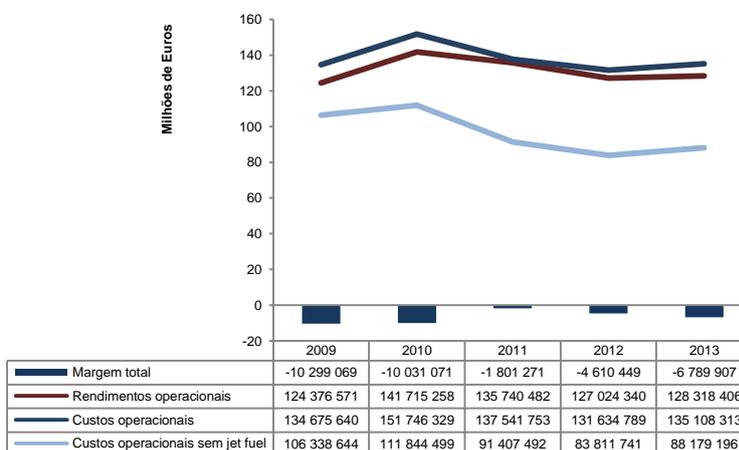
Quadro 15: Margens de segurança por mercado – Sata Internacional, S.A.
(em percentagem)

Rotas regulares		2009	2010	2011	2012	2013
AÇORES	Load factor	70,1%	73,2%	74,7%	72,4%	75,3%
	Break-even load factor	67,7%	66,8%	64,2%	68,0%	75,2%
	Margem de segurança	2,4%	6,3%	10,5%	4,4%	0,1%
MADEIRA	Load factor	62,8%	70,1%	65,8%	78,7%	88,2%
	Break-even load factor	96,1%	105,0%	87,2%	79,2%	98,8%
	Margem de segurança	-33,3%	-34,9%	-21,4%	-0,5%	-10,6%
EUROPA	Load factor	56,5%	61,9%	72,4%	64,0%	62,1%
	Break-even load factor	79,9%	93,8%	98,5%	94,9%	99,5%
	Margem de segurança	-23,3%	-31,9%	-26,1%	-30,9%	-37,4%
EUA	Load factor	69,4%	81,2%	81,2%	81,8%	82,6%
	Break-even load factor	76,9%	80,3%	82,8%	78,8%	79,6%
	Margem de segurança	-7,5%	0,9%	-1,6%	3,0%	3,1%
CANADÁ	Load factor	71,7%	76,5%	74,8%	79,3%	83,6%
	Break-even load factor	71,7%	83,0%	82,0%	82,4%	80,3%
	Margem de segurança	0,0%	-6,5%	-7,3%	-3,1%	3,3%
BRASIL	Load factor	-	-	-	48,2%	55,5%
	Break-even load factor	-	-	-	87,5%	69,4%
	Margem de segurança	-	-	-	-39,3%	-13,9%
TOTAL	Load factor	68,0%	73,2%	74,9%	73,9%	75,8%
	Break-even load factor	73,7%	78,4%	75,9%	76,6%	79,8%
	Margem de segurança	-5,6%	-5,2%	-1,0%	-2,7%	-4,0%



- 306 **Somente as rotas operadas entre os Açores e o Continente geraram, em termos agregados, margens consistentemente positivas.** Pontualmente, as rotas para os Estados Unidos da América também proporcionaram excedentes operacionais, circunstância que, em relação às rotas para o Canadá, apenas se verificou em 2013⁵⁹.
- 307 Em qualquer dos anos em análise, **a operação nos restantes mercados foi de tal modo deficitária** que acabou por absorver as margens libertadas pelas rotas rentáveis.
- 308 Em suma, **consideradas globalmente, as rotas operadas no mercado regular não geraram valor para a empresa.**

Gráfico 31 – Margem total da operação regular – Sata Internacional, S.A.

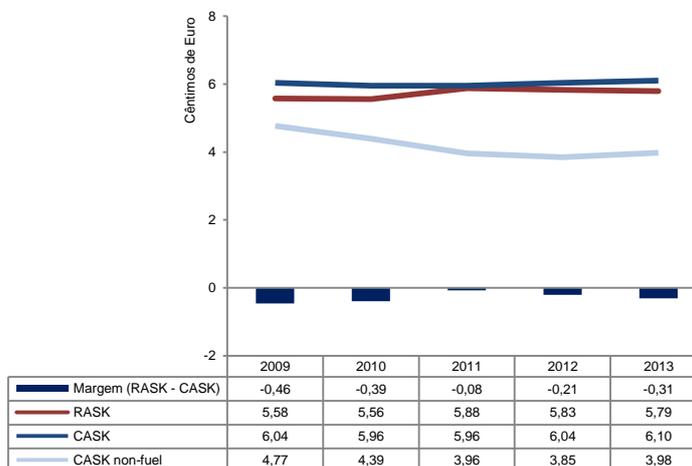


- 309 Os resultados da atividade operacional revelam uma significativa recuperação ocorrida em 2011. Nos exercícios subsequentes, assistiu-se a uma **degradação substancial do desempenho evidenciado pela operação regular**, embora sem atingir a dimensão dos prejuízos ocorridos em 2009 e 2010.

⁵⁹ Cfr. Apêndice VI.



Gráfico 32 – Custo (CASK) e receita (RASK) média unitária do mercado regular – Sata Internacional, S.A.



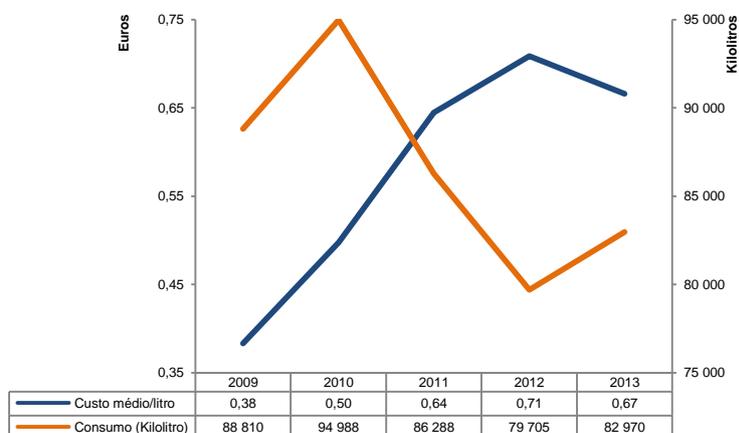
- 310 A evolução registada foi determinada pela conjugação de diversos fatores, com incidência tanto ao nível das receitas como dos custos.
- 311 No primeiro caso, **a menor procura** registada, tanto a nível nacional, como no contexto dos restantes mercados emissores de fluxos turísticos para a Região⁶⁰, influenciou negativamente o volume de receitas obtido. A **degradação da tarifa média**⁶¹, sobretudo em 2013, constituiu um elemento de pressão adicional sobre as receitas da empresa.
- 312 Com exceção de 2011, **a receita unitária** (receita por lugar disponível e por quilómetro – RASK) **evoluiu desfavoravelmente**.
- 313 Relativamente aos custos, observou-se um substancial agravamento dos preços dos combustíveis entre 2009 e 2013, tendo **o custo médio do jet-fuel registado um aumento na ordem dos 74%** – de 38 cêntimos/litro, em 2009, para 67 cêntimos em 2013, depois de ter atingido um pico de 71 cêntimos em 2012.

⁶⁰ De acordo com os dados constantes das “[Estatísticas do Turismo - janeiro a dezembro de 2013](#)”, p. 29, elaboradas pelo Serviço Regional de Estatística dos Açores, em 2013, os principais mercados emissores de turistas foram a Alemanha, Espanha, Estados Unidos da América e Holanda.

⁶¹ Ponto 11.4. (Volume I).



Gráfico 33 – Custo unitário do jet-fuel vs. Consumo – Sata Internacional, S.A.



314 Porém, a **redução sustentada do CASK non-fuel até 2012** (custo unitário por lugar disponível e por quilómetro, excluindo os gastos com combustível), indiciadora de **melhorias na estrutura dos custos afetos à exploração das rotas regulares**⁶², obviou a que o desequilíbrio operacional assumisse maiores proporções.

315 A partir de 2011, registou-se um **progressivo aumento do CASK**.

316 Neste contexto, em que também se verificou uma erosão da receita (RASK), **acentuou-se o desequilíbrio da operação nas rotas regulares**.

25.1.3. Rentabilidade por mercado

317 No período 2009-2013, as receitas obtidas com as rotas regulares operadas pela Sata Internacional, S.A., – 657,2 milhões de euros – foram sistematicamente inferiores aos respetivos custos – 690,7 milhões de euros. Por conseguinte, **naquele período, os prejuízos acumulados atingiram os 33,5 milhões de euros**.

Quadro 16: Margens operacionais por mercado regular – Sata Internacional, S.A.

(em Euro e em percentagem)

Mercado	Componente	Em valor						Em percentagem de rendimentos operacionais				
		2009	2010	2011	2012	2013	Total	2009	2010	2011	2012	2013
Açores	Rendimentos operacionais	60.256.584	66.062.805	65.841.901	60.269.698	57.320.223	309.751.211	100 %	100 %	100 %	100 %	100%
	Custos operacionais variáveis	32.337.025	36.339.152	35.805.162	35.838.216	34.379.824	174.699.379	54%	55%	54%	59%	60%
	Margem variável	27.919.559	29.723.653	30.036.739	24.431.482	22.940.399	135.051.832	46%	45%	46%	41%	40%
	COFCG	25.873.029	24.006.991	20.772.760	20.783.715	22.865.793	114.302.288	43%	36%	32%	34%	40%
	Margem total	2.046.530	5.716.662	9.263.979	3.647.767	74.606	20.749.544	3%	9%	14%	6%	0%

⁶² Apesar disso, e de acordo com um estudo elaborado pelo *The Boston Consulting Group*, a Sata tinha uma «[p]osição de custo (...) acima da concorrência, em pessoal e restantes custos (ex-fuel)» – cfr. doc. 03.280, p. 7 – o que inculca rigidez à respetiva estrutura de custos.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores



Ação n.º 15-201FS2

(em Euro e em percentagem)

Mercado	Componente	Em valor						Em percentagem de rendimentos operacionais				
		2009	2010	2011	2012	2013	Total	2009	2010	2011	2012	2013
Madeira	Rendimentos operacionais	12.557.621	12.940.715	8.794.580	299.134	274.818	34.866.868					
	Custos operacionais variáveis	10.537.560	10.797.701	6.817.864	242.406	245.667	28.641.198	84%	83%	78%	81%	89%
	Margem variável	2.020.061	2.143.014	1.976.716	56.728	29.151	6.225.670	16%	17%	22%	19%	11%
	COFCG	8.680.606	8.578.642	4.835.750	58.515	62.052	22.215.565	69%	66%	55%	20%	23%
	Margem total	-6.660.545	-6.435.628	-2.859.034	-1.787	-32.901	-15.989.895	-53%	-50%	-33%	-1%	-12%
Europa	Rendimentos operacionais	9.410.181	14.097.173	14.915.349	15.304.555	13.067.462	66.794.720					
	Custos operacionais variáveis	7.514.194	12.824.290	12.616.908	14.662.029	12.590.560	60.207.981	80%	91%	85%	96%	96%
	Margem variável	1.895.987	1.272.883	2.298.441	642.526	476.902	6.586.739	20%	9%	15%	4%	4%
	COFCG	5.782.113	8.547.937	7.679.531	8.026.265	8.342.684	38.378.530	61%	61%	51%	52%	64%
	Margem total	-3.886.126	-7.275.054	-5.381.090	-7.383.739	-7.865.782	-31.791.791	-41%	-52%	-36%	-48%	-60%
EUA	Rendimentos operacionais	16.620.288	21.757.845	21.355.957	25.183.793	27.101.099	112.018.982					
	Custos operacionais variáveis	11.071.969	13.963.724	15.545.871	17.696.979	18.695.030	76.973.573	67%	64%	73%	70%	69%
	Margem variável	5.548.319	7.794.121	5.810.086	7.486.814	8.406.069	35.045.409	33%	36%	27%	30%	31%
	COFCG	7.341.499	7.549.035	6.220.121	6.553.874	7.396.479	35.061.008	44%	35%	29%	26%	27%
	Margem total	-1.793.180	245.086	-410.035	932.940	1.009.590	-15.599	-11%	1%	-2%	4%	4%
Canadá	Rendimentos operacionais	25.531.897	26.856.720	24.832.695	24.952.848	26.531.709	128.705.869					
	Custos operacionais variáveis	14.976.868	18.114.188	18.550.827	18.345.901	17.742.835	87.730.619	59%	67%	75%	74%	67%
	Margem variável	10.555.029	8.742.532	6.281.868	6.606.947	8.788.874	40.975.250	41%	33%	25%	26%	33%
	COFCG	10.560.777	11.024.669	8.696.959	7.584.508	7.754.454	45.621.367	41%	41%	35%	30%	29%
	Margem total	-5.748	-2.282.137	-2.415.091	-977.561	1.034.420	-4.646.117	0%	-8%	-10%	-4%	4%
Brasil	Rendimentos operacionais	0	0	0	1.014.312	4.023.095	5.037.407					
	Custos operacionais variáveis	0	0	0	1.431.610	3.631.751	5.063.361	0%	0%	0%	141%	90%
	Margem variável	0	0	0	-417.298	391.344	-25.954	0%	0%	0%	-41%	10%
	COFCG	0	0	0	410.771	1.401.184	1.811.955	0%	0%	0%	40%	35%
	Margem total	0	0	0	-828.069	-1.009.840	-1.837.909	0%	0%	0%	-82%	-25%
Total	Rendimentos operacionais	124.376.571	141.715.258	135.740.482	127.024.340	128.318.406	657.175.057					
	Custos operacionais variáveis	76.437.616	92.039.055	89.336.632	88.217.141	87.285.667	433.316.111	61%	65%	66%	69%	68%
	Margem variável	47.938.955	49.676.203	46.403.850	38.807.199	41.032.739	223.858.946	39%	35%	34%	31%	32%
	COFCG	58.238.024	59.707.274	48.205.121	43.417.648	47.822.646	257.390.713	47%	42%	36%	34%	37%
	Margem total	-10.299.069	-10.031.071	-1.801.271	-4.610.449	-6.789.907	-33.531.767	-8%	-7%	-1%	-4%	-5%

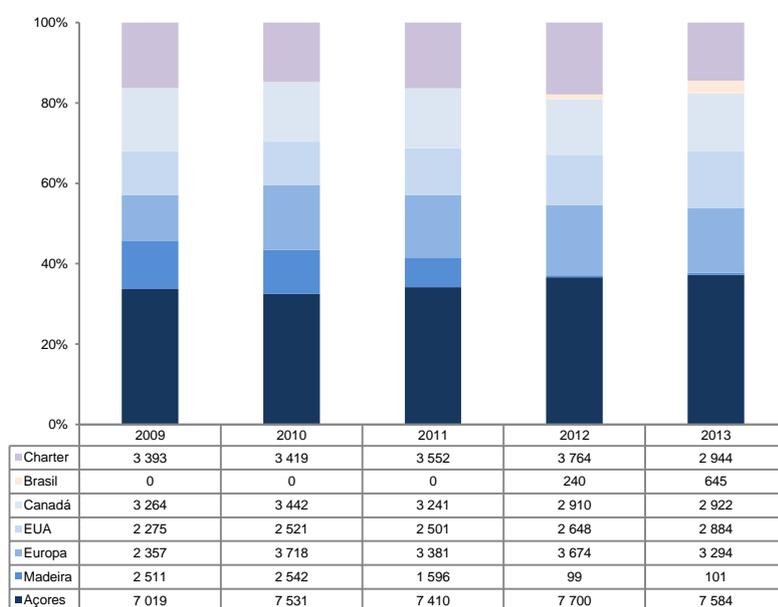
COFCG - Custos operacionais, fixos, comerciais e gerais

- 318 **Os excedentes operacionais proporcionados pelas rotas operadas no mercado “Açores”, ao abrigo das obrigações de serviço público contratualizadas com o Estado, e que em termos agregados totalizaram 20,7 milhões de euros, foram manifestamente insuficientes para compensar as perdas incorridas nos restantes mercados.**
- 319 **As rotas para a Europa, que, em termos genéricos, apresentaram *load factors* historicamente reduzidos, determinaram os prejuízos registados. Em termos agregados, as perdas ascenderam a 31,8 milhões de euros, absorvendo os recursos gerados pelas rotas rentáveis.**



- 320 A expressão assumida pelas margens operacionais variáveis – 4%, em 2012 e 2013 – é indiciadora da insustentabilidade da operação neste mercado, dada a exiguidade das receitas geradas para fazer face aos custos fixos incorridos.
- 321 Das 17 rotas exploradas neste mercado, apenas uma – Ponta Delgada/Las Palmas/Ponta Delgada – gerou margens positivas, ainda que pouco significativas⁶³.
- 322 O reforço da operação em 2010, com uma **maior alocação da frota a rotas historicamente deficitárias**, acabou por determinar o agravamento dos prejuízos operacionais – 4 milhões de euros em 2013, com referência a 2009.

Gráfico 34 – Afetação da frota em block hours – Sata Internacional, S.A.



- 323 Desde 2010 que as operações para a Europa e *charter* – ambas deficitárias – mobilizaram o maior número de horas de utilização da frota, aferida pelo indicador *block hour*, logo a seguir às rotas operadas no âmbito das obrigações de serviço público.
- 324 A operação na Madeira⁶⁴ foi, igualmente, deficitária, tendo as perdas acumuladas ascendido a 16 milhões de euros.
- 325 Em 2011, foram encerradas as rotas Lisboa/Funchal/Lisboa e Lisboa/Porto Santo/Lisboa, o que permitiu a redução de 6,6 milhões de euros nos défices operacionais registados nos anos subsequentes, face a 2009.

⁶³ Cerca de 35,4 mil euros em 2012 e 7,8 mil euros em 2013.

⁶⁴ Exclusivamente no que se refere às rotas Lisboa/Funchal/Lisboa, Lisboa/Porto Santo/Lisboa e Funchal/Faro/Funchal.



- 326 Contudo, este decréscimo da atividade operacional aumentou a pressão sobre a exploração, dificultando a diluição dos custos fixos associados à frota, que não sofreu qualquer alteração no período em causa.
- 327 A abertura, em 2012, de uma rota para São Salvador, no Brasil, bem como o reforço das operações para os Estados Unidos da América e no mercado “Açores”, foram, ainda, assim insuficientes para repor os níveis de atividade anteriores.
- 328 No que diz respeito às **rotas para os Estados Unidos da América**, o desempenho evidenciado tem sido irregular, alternando os exercícios em que foram obtidos excedentes, com outros em que se apuraram défices operacionais.
- 329 Assim, a operação neste mercado acabou por gerar **perdas acumuladas na ordem dos 15,6 mil euros**, tendo, por isso, um impacto financeiro reduzido no contexto da atividade global da empresa.
- 330 Relativamente às **rotas operadas para o Canadá**, entre 2009 e 2012 **a exploração foi deficitária, com prejuízos acumulados**, no período em apreciação, **de 4,6 milhões de euros**, situação só contrariada em 2013, com a obtenção de um excedente operacional, nesse ano, de cerca de 1 milhão de euros.
- 331 **A operação para o Brasil**, iniciada em 2012, com a rota Lisboa/São Salvador/Lisboa, traduziu-se na **acumulação de prejuízos de 1,8 milhões de euros**, em resultado dos reduzidos *load-factor* registados. No início de 2014 a rota foi encerrada.

25.1.4. *Evolução da tarifa média*

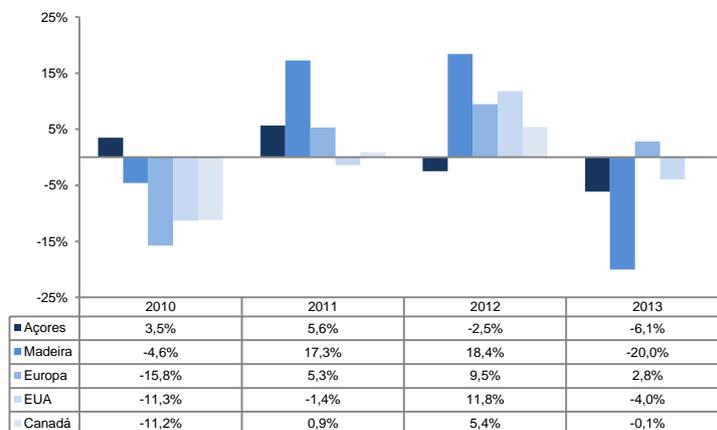
- 332 A erosão dos níveis de rentabilidade observada a partir de 2011, e que se acentuou em 2013, encontra-se associada, também, à **degradação da tarifa média**⁶⁵.
- 333 De facto, excetuando as rotas operadas para a Europa e para o Brasil, nos restantes mercados, observou-se uma redução generalizada da tarifa média⁶⁶ praticada em 2013.

⁶⁵ Doc. 03.114.

⁶⁶ A análise efetuada teve por suporte o cálculo da *passenger yield*, indicador que traduz o montante médio que cada passageiro pagou por quilómetro voado. No respetivo cálculo foram consideradas as receitas associadas à venda de passagens e à cobrança da taxa de combustível.

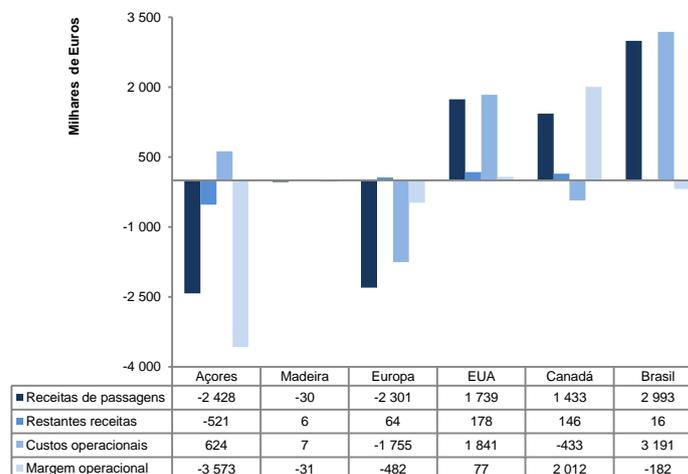


Gráfico 35 – Mercado regular – Evolução da tarifa média – Sata Internacional, S.A.



334 Nas rotas abrangidas por obrigações serviço público – **mercado “Açores”** – a diminuição da tarifa média teve um impacto residual na procura, acabando por se traduzir numa perda de receita de 2,4 milhões de euros face a 2012, com a consequente deterioração da margem operacional (-3,5 milhões de euros comparativamente ao ano anterior).

Gráfico 36 – Mercado regular – Variação das margens operacionais 2012- 2013 – Sata Internacional, S.A.



335 A este propósito, na resposta apresentada em contraditório, António Gomes de Menezes, presidente do conselho de administração das empresas do grupo SATA, no período abrangido pelo âmbito temporal da presente auditoria, faz referência à «... enorme pressão social e política [exercida] sobre a empresa em relação aos preços praticados». Refere, igualmente, que as tarifas praticadas nestas rotas não foram anualmente revistas, com base na taxa de inflação do ano precedente, contrariamente ao previsto nas obrigações modificadas de serviço público⁶⁷, o qual foi objeto de «... sucessivas revi-

⁶⁷ Doc.º 03.056., p. 5.



sões dos respetivos clausulados (...) introduzindo maior número de tarifas promocionais e a obrigação de às mesmas alocar maior percentagem de lugares».

- 336 Nas rotas operadas para os **Estados Unidos da América** e para o **Canadá**, não é possível inferir que o acréscimo das receitas tenha sido motivado por um aumento da procura induzido pela redução tarifária.
- 337 Na realidade, se as tarifas praticadas forem significativamente inferiores às da concorrência – como parece ter sido o caso em algumas das rotas nestes mercados –, o simples reforço da operação, sem qualquer alteração tarifária, permite captar passageiros às companhias concorrentes.
- 338 Nestas circunstâncias, é até expectável que um acréscimo moderado das tarifas pudessem ter contribuído para a melhoria da rentabilidade destas rotas⁶⁸.
- 339 O responsável acima identificado alegou, em contraditório, a propósito da gestão do *pricing*, que «nas rotas para a América do Norte, em que predomina o mercado étnico, são do domínio público o volume de queixas dos emigrantes e as promessas governamentais relativamente ao tarifário e às acessibilidades».
- 340 Relativamente às **rotas para a Europa**, em 2013 registou-se uma ligeira subida tarifária, na linha do que já vinha sucedendo desde 2011. No entanto, é improvável que tal medida tenha tido um impacto significativo ao nível da procura, pelo que a perda de receita registada naquele ano está essencialmente relacionada com a redução da operação para este mercado.
- 341 Finalmente, quanto à rota para São Salvador, no **Brasil**, conclui-se que o seu encerramento em tão curto espaço de tempo – esteve em exploração pouco mais de um ano – indicia que a decisão para a sua abertura não se encontrava adequadamente fundamentada.

25.1.5. Rentabilidade das rotas

- 342 Entre 2009 e 2013, apenas um conjunto restrito das rotas operadas pela Sata Internacional, S.A., evidenciou capacidade para gerar, com regularidade, excedentes operacionais.
- 343 Foi o caso de rotas concessionadas ao abrigo das obrigações de serviço público, entre os Açores, o Continente e a Madeira, e de algumas das rotas exploradas para destinos da América do Norte, em regime concorrencial. Da operação para a Europa, apenas a rota Ponta Delgada/Las Palmas/Ponta Delgada foi rentável, tal como se referiu.

⁶⁸ De acordo com o já citado estudo da *The Boston Consulting Group*, de abril de 2014, (doc. 03.280, p. 22), «... a procura específica relativa às rotas da América do Norte é bastante inelástica, uma vez que a diminuição da tarifa média registada recentemente não implicou um crescimento significativo da procura, é plausível admitir que um incremento nas tarifas não resultará numa diminuição significativa da procura.»



- 344 No Apêndice VI, apresentam-se gráficos demonstrativos das rentabilidades obtidas nas diversas rotas exploradas pela empresa.
- 345 **A rota Ponta Delgada/Lisboa/Ponta Delgada assumiu particular relevância** no período em apreço, quer ao nível dos **rendimentos operacionais obtidos** (entre 25% e 27%, considerando a atividade global da empresa), quer dos **fluxos de tráfego gerados** (entre 29% e 32% do total de passageiros anualmente transportados).
- 346 Os recursos libertados por esta rota⁶⁹ – que sofreram uma significativa erosão a partir de 2011, em parte motivada pela degradação da tarifa média –, foram cruciais para atenuar a expressão dos prejuízos incorridos com a exploração de outras rotas, nomeadamente para a Europa⁷⁰, mercado que sempre se revelou altamente deficitário e extremamente penalizador para a rentabilidade da empresa.
- 347 Entre 2009 e 2013, são de salientar os défices operacionais acumulados nas seguintes rotas:

Quadro 17: Rotas com pior desempenho operacional
– Sata Internacional, S.A.

(em milhões de Euros)

Rotas	Resultados acumulados
Lisboa/Funchal/Lisboa	-15,7
Ponta Delgada/Frankfurt/Ponta Delgada	-6,8
Lisboa/Toronto/Lisboa	-5,1
Horta/Lisboa/Horta	-3,2
Porto/MunIQUE/Porto	-3,0
Funchal/Estocolmo-Arlanda/Funchal	-3,0
Funchal/Dublin/Funchal	-2,5
Funchal/Paris-Orly/Funchal	-2,3
Funchal/Copenhaga/Funchal	-2,2
Terceira/Oakland/Terceira	-2,0

- 348 **Das dez rotas mais deficitárias apenas três foram operadas tendo por origem e destino os Açores**, a saber:
- Ponta Delgada/Frankfurt/Ponta Delgada;
 - Horta/Lisboa/Lisboa;
 - Terceira/Oakland/Terceira.

⁶⁹ A liberalização desta rota, em março de 2015, que se traduziu na entrada de dois novos operadores *low-cost*, constitui, assim, um importante desafio para a sustentabilidade futura da Sata Internacional, S.A. De salientar que, na mesma data, foram igualmente liberalizadas as rotas de Ponta Delgada e da Terceira para o Porto, assim como da Terceira para Lisboa.

⁷⁰ Rotas com origem em Ponta Delgada, Funchal e Porto, para diversos destinos na Europa.



- 349 Constatou-se, ainda, que em determinados anos – sobretudo em 2012 e 2013 –, **algumas rotas operadas pela Sata Internacional, S.A., não geraram ganhos suficientes para cobrir, sequer, os custos operacionais variáveis.**

Quadro 18: Rotas com margem variável negativa – Sata Internacional, S.A.

(em Euro)

Rotas	2009	2010	2011	2012	2013
Funchal/Faro/Funchal	-	10.634	-20.243	56.728	29.151
Ponta Delgada/Frankfurt/Ponta Delgada	43.805	5.984	175.683	-249.349	15.981
Ponta Delgada/Copenhaga/Ponta Delgada	-117.356	282.891	292.692	-119.038	-270.078
Ponta Delgada/Estocolmo-Arlanda/Ponta Delgada	-	275.815	238.718	-60.896	-109.453
Funchal/Paris-Charles de Gaulle/Funchal	554.701	-84.355	-	-	-
Funchal/Zurique/Funchal	57.050	-31.307	14.681	-	-
Funchal/Estocolmo-Arlanda/Funchal	-59.039	70.244	138.771	178.503	127.087
Funchal/Copenhaga/Funchal	-7.053	49.508	327.788	892.858	-
Funchal/Gran Canária/Funchal	-	-81.389	-77.418	-113.361	1.390
Funchal/Paris-Orly/Funchal	-	-13.661	278.570	181.813	71.350
Porto/Muniqué/Porto	-	-	-	-469.961	-327.959
Porto/Copenhaga/Porto	-	-	-	-323.906	-5.413
Lisboa/São Salvador/Lisboa	-	-	-	-417.298	391.344

- 350 Embora se possa admitir a adoção de margens variáveis negativas no âmbito de uma estratégia de lançamento de uma nova rota, tal prática deveria ter sido limitada no tempo e condicionada pela capacidade que as restantes rotas revelassem para gerar recursos que compensassem tais perdas, o que, manifestamente, não foi o caso no período em apreciação⁷¹.

25.2. Rotas *charter*

- 351 A atividade *charter* visa atenuar os efeitos decorrentes da elevada sazonalidade que caracteriza a operação da empresa – demasiado concentrada nos meses de junho a setembro – e, por esta via, promover uma maior utilização da frota na época baixa, essencial à diluição dos custos fixos.

- 352 A operação neste regime foi direcionada para os seguintes mercados:

⁷¹ Relativamente à rentabilidade das rotas, António Gomes de Menezes, presidente do conselho de administração das empresas do grupo SATA, no período abrangido pelo âmbito temporal da presente auditoria, alertou, em contraditório, para eventuais distorções da análise originadas pelos critérios adotados na imputação dos custos operacionais fixos, comerciais e gerais (COFCG) às operações *charter*, a algumas rotas regulares não abrangidas pelas obrigações de serviço público e às rotas domésticas sujeitas a tais obrigações. Todavia, a apreciação dos critérios de imputação de custos às operações desenvolvidas pelas empresas do grupo SATA extravasa o âmbito da presente auditoria.

O mesmo responsável refere, também, a eventual existência de imprecisões relacionadas com a definição de algumas rotas – a título de exemplo, cite-se «a rota [Funchal/Faro/Funchal] apresenta-se com resultados negativos, esquecendo que a rota é [Ponta Delgada/Funchal/Faro/Funchal/Ponta Delgada] ...». A este propósito, salienta-se que a análise efetuada teve por suporte a informação proporcionada pelo sistema de contabilidade analítica da Sata Internacional, S.A., a qual apresenta as rotas com os percursos evidenciados no relatório.

O mesmo responsável acrescenta, ainda, que, no seu entendimento, «... ao longo dos anos foram lançadas e descontinuada rotas que se revelaram insustentáveis e trabalhada a rentabilidade das demais».



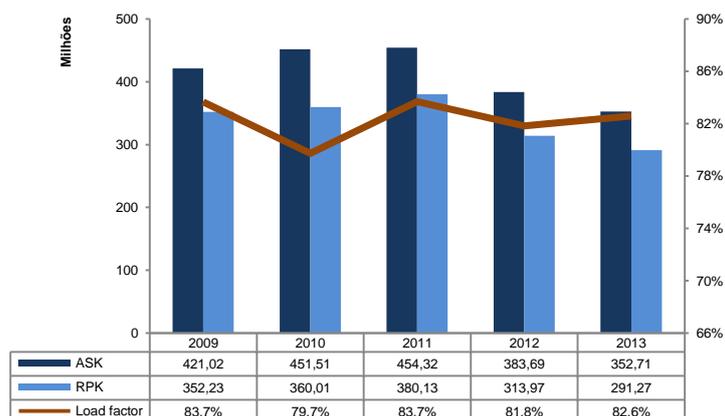
- Europa;
- África;
- América do Sul.

353 De salientar, igualmente, a realização de *ad hoc charters*, voos pontuais em que a aeronave é comercializada para um evento específico (por exemplo, o transporte de equipas desportivas).

25.2.1. Indicadores operacionais

354 A atividade no âmbito dos voos *charter* decresceu de forma significativa a partir de 2011, conforme documentos disponibilizados pela entidade auditada⁷².

Gráfico 37 – Rotas *charter* – Indicadores operacionais – Sata Internacional, S.A.



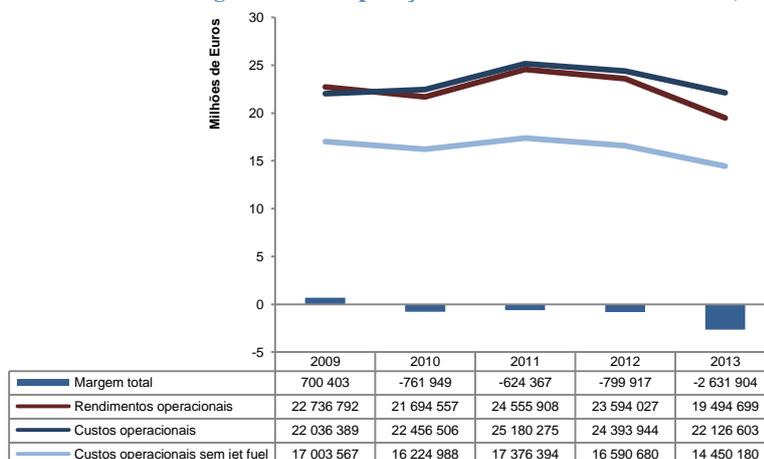
355 Em 2013, a oferta global (ASK) sofreu uma redução de 16,2% face a 2009, em linha com a retração da procura, que, em idêntico período, diminuiu 17,3%.

356 As margens totais acumuladas ascenderam a **-4,1 milhões de euros**, e, à exceção de 2009, a operação foi sempre deficitária.

⁷² Doc.^{os} 03.205 a 03.216.



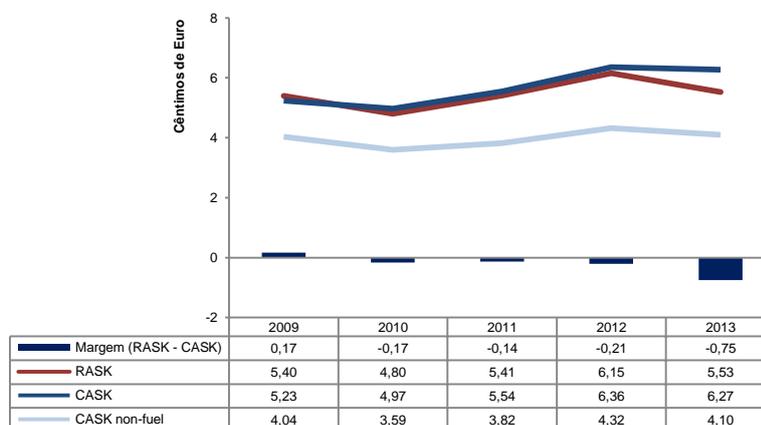
Gráfico 38 – Margem total da operação charter – Sata Internacional, S.A.



357 Em 2013, os prejuízos agravaram-se, tendo atingido cerca de 2,6 milhões de euros (+229% face ao ano anterior).

358 A **degradação das margens da operação charter**, a partir de 2010, ficou essencialmente a dever-se ao contínuo agravamento do CASK.

Gráfico 39 – Custo (CASK) e receita (RASK) média unitária do mercado charter – Sata Internacional, S.A.



359 Observando a evolução do *CASK non-fuel*, verifica-se que ocorreram outros fatores – para além do agravamento do preço dos combustíveis – que determinaram aquele aumento do custo unitário, os quais já foram oportunamente referenciados⁷³.

⁷³ Pontos 10. e 11. (Volume I).



360 Por outro lado, apesar de, em alguns anos, a receita unitária (RASK) ter evoluído favoravelmente, os respetivos acréscimos foram absorvidos pelo agravamento dos custos, não tendo daí resultado qualquer melhoria para a rentabilidade da operação.

25.2.2. Rentabilidade por mercado

361 A análise por mercados permite concluir que, com exceção dos voos *ad hoc*, registou-se uma **deterioração generalizada dos resultados das operações charter para a Europa, África e América do Sul.**

362 A operação direcionada para o mercado europeu, com um défice global acumulado de 4,2 milhões de euros, determinou, negativamente, os resultados obtidos nos voos *charter*.

Quadro 19: Margens operacionais por mercado charter – Sata Internacional, S.A.

(em Euro e em percentagem)

Mercado	Componente	Em valor						Em percentagem de rendimentos operacionais				
		2009	2010	2011	2012	2013	Total	2009	2010	2011	2012	2013
Europa	Rendimentos operacionais	9.266.515	5.244.530	12.732.912	11.264.723	10.912.611	49.421.291					
	Custos operacionais variáveis	6.105.871	3.968.424	9.402.527	9.376.874	8.982.921	37.836.617	66%	76%	74%	83%	82%
	Margem variável	3.160.644	1.276.106	3.330.385	1.887.849	1.929.690	11.584.674	34%	24%	26%	17%	18%
	COFCG	3.093.160	1.800.214	3.901.483	3.048.899	3.954.565	15.798.321	33%	34%	31%	27%	36%
	Margem total	67.484	-524.108	-571.098	-1.161.050	-2.024.875	-4.213.647	1%	-10%	-4%	-10%	-19%
África	Rendimentos operacionais	6.850.370	9.794.332	3.834.358	5.456.202	1.728.216	27.663.478					
	Custos operacionais variáveis	4.049.925	6.460.687	2.858.604	4.256.642	1.452.961	19.078.819	59%	66%	75%	78%	84%
	Margem variável	2.800.445	3.333.645	975.754	1.199.560	275.255	8.584.659	41%	34%	25%	22%	16%
	COFCG	2.395.988	3.302.156	1.180.961	1.512.857	604.755	8.996.717	35%	34%	31%	28%	35%
	Margem total	404.457	31.489	-205.207	-313.297	-329.500	-412.058	6%	0%	-5%	-6%	-19%
América do Sul	Rendimentos operacionais	6.247.158	5.856.922	6.530.528	2.393.176	5.209.131	26.236.915					
	Custos operacionais variáveis	3.822.920	4.501.140	5.112.585	2.015.057	4.280.711	19.732.413	61%	77%	78%	84%	82%
	Margem variável	2.424.238	1.355.782	1.417.943	378.119	928.420	6.504.502	39%	23%	22%	16%	18%
	COFCG	2.371.055	1.892.017	1.610.137	591.988	1.244.149	7.709.346	38%	32%	25%	25%	24%
	Margem total	53.183	-536.235	-192.194	-213.869	-315.729	-1.204.844	1%	-9%	-3%	-9%	-6%
Outros	Rendimentos operacionais	372.749	798.773	1.458.110	4.479.926	1.644.741	8.754.299					
	Custos operacionais variáveis	129.018	205.412	463.963	2.065.704	1.045.399	3.909.496	35%	26%	32%	46%	64%
	Margem variável	243.731	593.361	994.147	2.414.222	599.342	4.844.803	65%	74%	68%	54%	36%
	COFCG	68.452	326.456	650.015	1.525.923	561.142	3.131.988	18%	41%	45%	34%	34%
	Margem total	175.279	266.905	344.132	888.299	38.200	1.712.815	47%	33%	24%	20%	2%
Total	Rendimentos operacionais	22.736.792	21.694.557	24.555.908	23.594.027	19.494.699	112.075.983					
	Custos operacionais variáveis	14.107.734	15.135.663	17.837.679	17.714.277	15.761.992	80.557.345	62%	70%	73%	75%	81%
	Margem variável	8.629.058	6.558.894	6.718.229	5.879.750	3.732.707	31.518.638	38%	30%	27%	25%	19%
	COFCG	7.928.655	7.320.843	7.342.596	6.679.667	6.364.611	35.636.372	35%	34%	30%	28%	33%
	Margem total	700.403	-761.949	-624.367	-799.917	-2.631.904	-4.117.734	3%	-4%	-3%	-3%	-14%

COFCG - Custos operacionais, fixos, comerciais e gerais



- 363 No contexto da operação desenvolvida, observou-se, desde 2009, a **exploração de rotas com margem variável negativa**, destacando-se, nomeadamente, a rota Ponta Delgada/Terceira/Madrid, que desde a sua abertura, em 2010, nunca gerou receitas suficientes para cobrir os respetivos custos variáveis⁷⁴. Assim, para além de não contribuírem para a diluição de custos fixos, tais rotas penalizaram, ainda mais, a exploração, por via dos custos variáveis não recuperados.
- 364 Em contraditório, António Gomes de Menezes, presidente do conselho de administração das empresas do grupo SATA, no período abrangido pelo âmbito temporal da presente auditoria, refere que «[a] operação de voos charter com margem variável negativa será certamente excepcional», sendo que a exploração da rota Ponta Delgada/Terceira/Madrid/Terceira/Ponta Delgada «... resultou de orientação da tutela, dado o seu alegado interesse para o turismo da Região».
- 365 Globalmente considerada, desde 2010 que a operação *charter* foi deficitária.

25.3. Atividade global

25.3.1. Decisões estratégicas

- 366 A decisão de abertura, manutenção e encerramento de rotas não se encontra evidenciada em deliberações do conselho de administração da Sata Internacional, S.A.⁷⁵.
- 367 A manutenção de operações de exploração aérea em rotas deficitárias, cujas perdas excederam sistematicamente os recursos gerados pelas rotas rentáveis, indicia que nas decisões tomadas sobre esta matéria prevaleceram outros critérios que não os de mera racionalidade económica.
- 368 Por outro lado, os *load factor* historicamente baixos e sempre aquém dos respetivos *break-even load factor*, verificados na maior parte das rotas⁷⁶, indiciam uma oferta excessiva face aos níveis da procura, facto que poderá estar associado ao **eventual sobredimensionamento da frota**.
- 369 Entre 2009 e 2013, a Sata Internacional, S.A., operou com quatro aviões *Airbus A310*, que realizavam rotas de médio e longo curso, quatro *Airbus A320* para rotas de curto e médio curso e um *DASH Q400* da Sata Air Açores, S.A., em regime de ACMI.

⁷⁴ Para além da mencionada rota, há a salientar as seguintes operações *charter* com margem variável negativa: i) 2010 – Funchal/Las Palmas/Funchal; ii) 2012 – Funchal/Las Palmas/Funchal, Funchal/Madrid/Funchal e Porto/ODU/Porto (ODU corresponde ao código IATA do aeroporto de *Oujda Angad*, em Marrocos); iii) 2013 – Funchal/*ad hoc* (como anteriormente se referiu, os *ad hoc charters* são voos em que a aeronave é comercializada para um evento específico).

⁷⁵ Ponto 11.1. (Volume I).

⁷⁶ Cfr. [Apêndice VI](#), Painel 1.



- 370 Em 2012, o conselho de administração decidiu prorrogar os contratos de *leasing* operacional de duas das aeronaves A320. Assinala-se, no entanto, que, nas atas das reuniões da assembleia-geral⁷⁷ e do conselho de administração⁷⁸, **não se encontra expresso qualquer fundamento para tal opção gestionária**, face às margens de exploração deficitárias registadas nos últimos anos na maioria das rotas operadas.
- 371 Tal decisão poderá estar associada à abertura de novas rotas, com o intuito de diluir custos fixos, em detrimento de outra alternativa técnica, que podia passar pela eventual redução do número de aeronaves.
- 372 A análise do estudo elaborado pela SABRE – Airlines Solutions⁷⁹, de setembro de 2011, sobre o plano de rede para o período 2012-2014, permitiu constatar, face às rotas operadas pela Sata Internacional, S.A., que, em 2012 e 2013, a empresa não deu acolhimento à globalidade das recomendações formuladas, designadamente no que respeita à necessidade de não expandir a atividade para o mercado “Europa”, bem como no que se refere ao reequacionamento da dimensão da frota e da respetiva reafecção.
- 373 Em contraditório, António Gomes de Menezes, presidente do conselho de administração das empresas do grupo SATA, no período abrangido pelo âmbito temporal da presente auditoria, alegou, em síntese, que a prorrogação dos contratos de *leasing* operacional de dois *Airbus A320*, que cessavam em 2013, foi motivada pelos compromissos que já tinham sido assumidos com diversos operadores e pelas expectativas associadas ao novo modelo do transporte aéreo, que viria a entrar em vigor em 2015. Sugere, também, que tais operações proporcionaram uma redução de custos fixos e que o prazo de prorrogação acordado foi o menor possível.

25.3.2. Indicadores operacionais globais

- 374 Os indicadores referentes à operação da Sata Internacional, S.A., traduzem os condicionalismos referidos nos pontos precedentes que envolveram a sua atividade, no período 2009-2013.

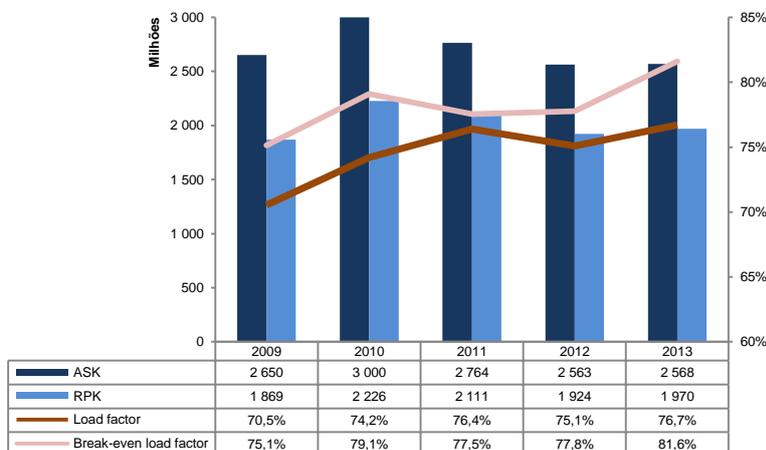
⁷⁷ Ata n.º 4/2012, de 07-11-2012 (doc. 03.217).

⁷⁸ Ata n.º 16/2012, de 06-11-2012 (doc. 03.218).

⁷⁹ Empresa que elaborou um estudo estratégico para o período 2012-2014 (SATA 3 year network plan).

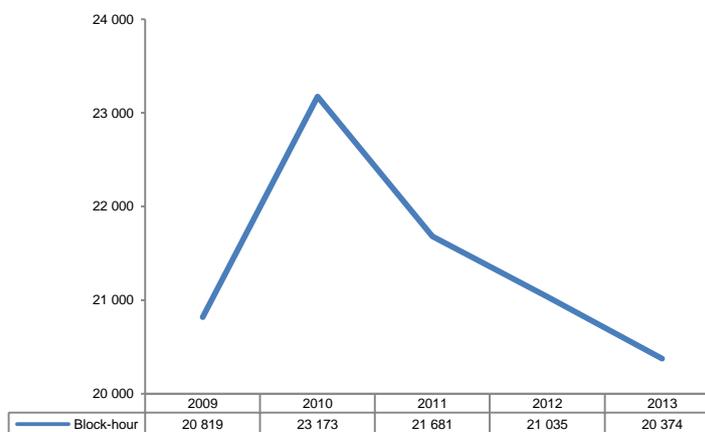


Gráfico 40 – Indicadores operacionais – Sata Internacional, S.A.



375 Com efeito, a partir de 2010, registou-se uma significativa redução da procura (RPK), tendo a empresa ajustado em conformidade o nível da oferta (ASK)⁸⁰, o que lhe possibilitou estabilizar os índices de ocupação (*load factors*).

Gráfico 41 – Utilização da frota em *block hours* – Sata Internacional, S.A.



376 Neste contexto de redução da atividade, a **manutenção da frota** constituiu um elemento de pressão adicional sobre a exploração, dificultando a diluição dos custos fixos associados à pesada estrutura com que se encontrava a operar.

377 No âmbito do contraditório, António Gomes de Menezes, presidente do conselho de administração das empresas do grupo SATA, no período abrangido pelo âmbito temporal da presente auditoria, justificou a manutenção da frota dos Airbus A310 com a

⁸⁰ Em 2013, a procura, aferida pelo indicador RPK, evidenciou um decréscimo de 11,5% face a 2010. Em idêntico período, ocorreu uma redução de 14,4% do nível da oferta, consubstanciada na evolução do indicador ASK.



necessidade de «... fazer face à menor fiabilidade do equipamento decorrente da sua idade [média de 23 anos]⁸¹ ...». Em relação à frota dos *Airbus A320*, refere que uma das soluções adotadas foi a de proceder ao «... subaluguer de um dos A320, o que foi conseguido para o período de Abril a Novembro de 2014», informando, igualmente que «... estava prevista a devolução de um dos A320 no termo do contrato de leasing, em Maio de 2015».

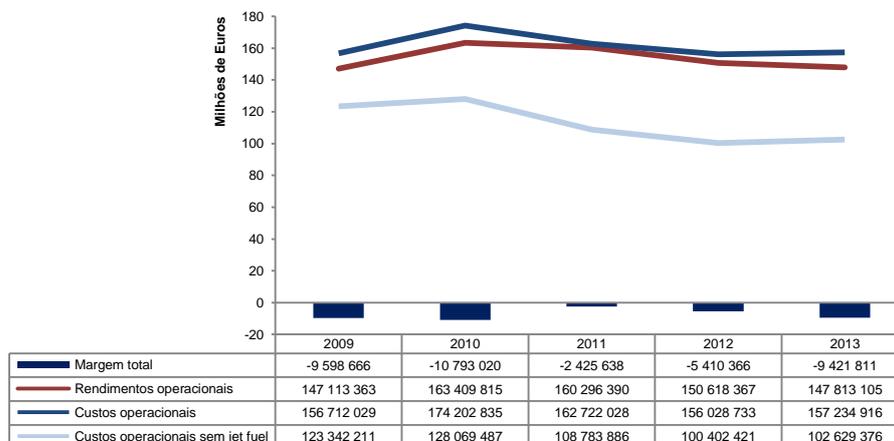
- 378 Por fim, o mesmo responsável salientou que o ajustamento da capacidade instalada aos condicionalismos do mercado «... não tem resolução imediata, uma vez que não é possível devolver os aviões aos Lessors, sem grandes compensações financeiras».

26. Indicadores económicos

26.1. Rentabilidade da operação

- 379 Entre 2009 e 2013, os recursos libertados pelas rotas rentáveis foram sistematicamente insuficientes para compensar as rotas deficitárias, o que se traduziu em **recorrentes situações de desequilíbrio operacional**. Esta realidade é evidenciada pelos índices de ocupação registados (*load factors*), sempre inferiores aos que seriam necessários atingir para que as receitas obtidas assegurassem a cobertura dos custos incorridos com a operação (*break-even load factor*).
- 380 A erosão da receita a partir de 2010, e que se intensificou nos anos seguintes, foi determinante para o desempenho observado. Em 2013, os rendimentos operacionais – 147,8 milhões de euros –, tinham regredido para um nível próximo do registado em 2009.

Gráfico 42 – Margem total – Sata Internacional, S.A.

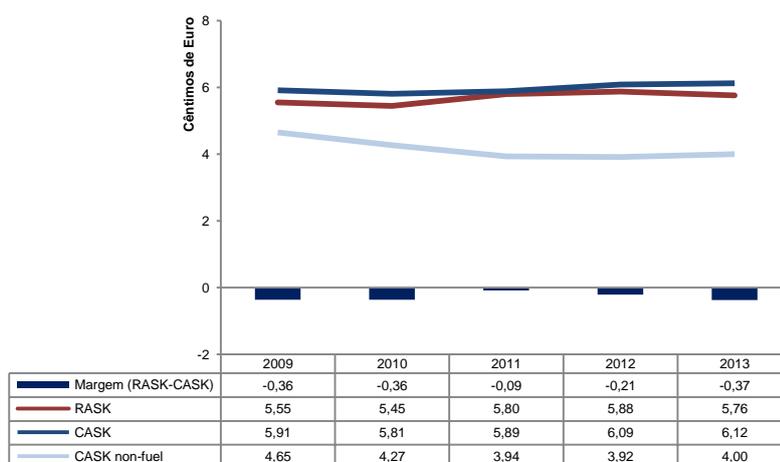


⁸¹ Ponto 8.4. (Volume I).



381 Não obstante o desempenho negativo, em 2011 verificou-se uma acentuada redução do prejuízo operacional comparativamente ao exercício anterior – de 10,8 para 2,4 milhões de euros (-77,5%) –, situação que se inverteu nos exercícios seguintes, assistindo-se a uma significativa degradação dos níveis de rentabilidade da empresa – perdas de 5,4 milhões de euros, em 2012, e de 9,4 milhões de euros, em 2013.

Gráfico 43 – Custo (CASK) e receita (RASK) média unitária – Sata Internacional, S.A.



382 Do lado dos custos, a redução sustentada do CASK *non-fuel*, até 2012, indicia que foi a evolução do preço dos combustíveis nos mercados internacionais a determinar o agravamento do CASK (custo unitário), a partir de 2010. Porém, em 2013, agravou-se a pressão sobre a estrutura de custos da empresa, em consequência não só de opções gestionárias em matéria de recursos humanos⁸², mas também devido a custos não recorrentes de manutenção incorridos neste exercício.

383 Face ao contexto descrito, a **degradação da tarifa média**, sobretudo nas rotas mais rentáveis, a par da **manutenção de rotas historicamente deficitárias** – algumas, inclusivamente, com margens variáveis negativas – foram fatores que contribuíram para acentuar a erosão dos níveis de rentabilidade da Sata Internacional, S.A., sendo os ganhos de eficiência evidenciados pela redução CASK *non-fuel*, até 2012, insuficientes para inverter a situação.

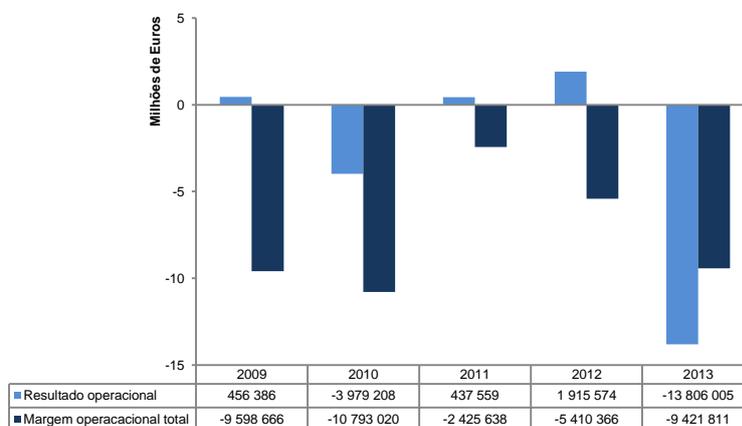
26.2. Margem operacional total vs. resultados operacionais

384 A diferença de óticas entre a contabilidade analítica e a contabilidade geral conduz, necessariamente, à obtenção de valores distintos para os indicadores em apreço.

⁸² Ponto 11.3. (Volume I).



Gráfico 44 – Margem operacional total vs. Resultados operacionais – Sata Internacional, S.A.



385 As margens operacionais apuradas pela contabilidade analítica ou interna refletem os aspetos económicos da gestão e permitem aferir o impacto das decisões gestonárias na rentabilidade da empresa.

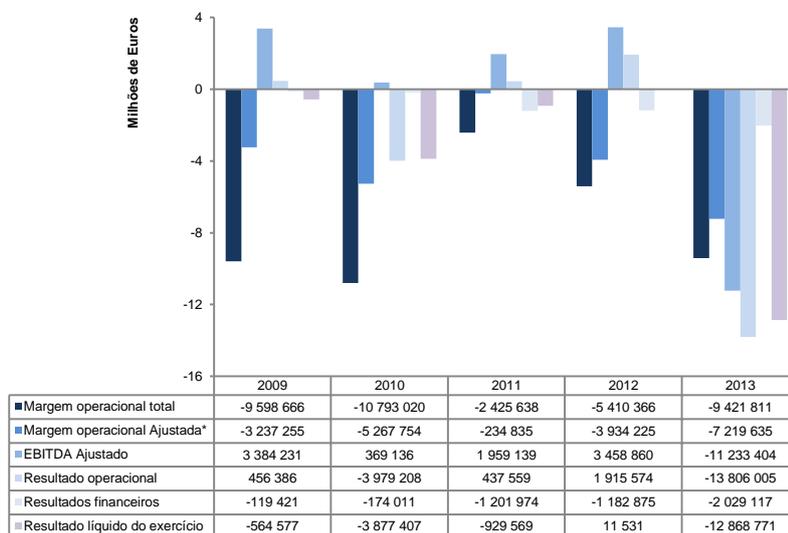
386 Por seu turno, os resultados operacionais determinados no âmbito da contabilidade geral incorporam as alterações patrimoniais decorrentes do relacionamento da empresa com terceiros (por exemplo, as imparidades de dívidas a receber e de outros ativos), sendo, igualmente, influenciados pelas políticas contabilísticas adotadas pela administração (constituição de provisões, eventual antecipação do reconhecimento de receitas, etc.).

26.3. EBITDA Ajustado e resultados

387 O desequilíbrio operacional da Sata Internacional, S.A., evidenciado pelas sucessivas margens deficitárias registadas no período em análise, culminou, em 2013, com um EBITDA negativo (-11,2 milhões de euros).



Gráfico 45 – Margem operacional total, EBITDA Ajustado e resultados – Sata Internacional, S.A.



* Não se consideraram os gastos com as depreciações das aeronaves.

- 388 Os gastos associados à função financeira registaram um agravamento substancial a partir de 2010, em resultado, sobretudo, do acréscimo dos custos com comissões e garantias bancárias, aumentando a pressão financeira sobre a empresa.
- 389 No entanto, os resultados constantes dos documentos de prestação de contas nem sempre refletiram a tendência seguida pelas margens operacionais obtidas⁸³, em parte devido aos registos contabilísticos relativos à reversão de provisões, a operações com a receita⁸⁴ e às imparidades de ativos, efetuados de acordo com critérios definidos pela administração.

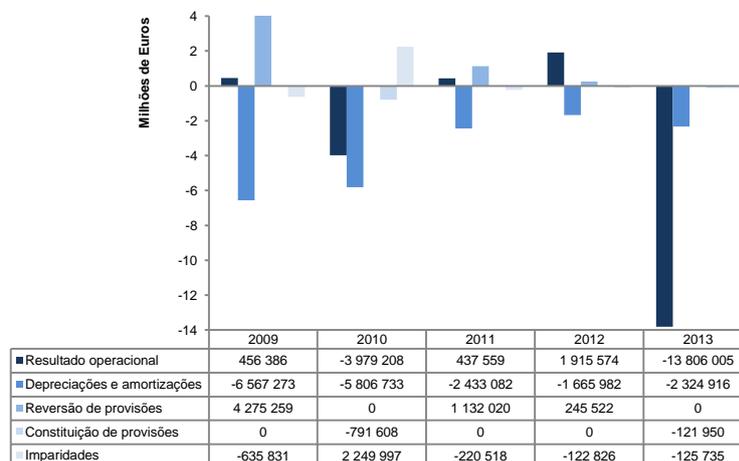
⁸³ De salientar que as margens apuradas pela contabilidade analítica não incorporam os resultados das operações associadas à estratégia de gestão do risco (visando mitigar a exposição da empresa ao preço dos combustíveis, às taxas de juro e de câmbio), nem os rendimentos suplementares ou os subsídios atribuídos pela ATA – Associação de Turismo dos Açores. No período em análise, estas operações tiveram o seguinte impacto na formação dos resultados constantes das demonstrações financeiras apresentadas pela empresa:

Componente		2009	2010	2011	2012	2013
Margem total ajustada	(1)	-3.237.255	-5.267.754	-234.835	-3.934.225	-7.219.635
EBITDA ajustado	(2)	3.384.231	369.136	1.959.139	3.458.860	-11.233.404
Outros rendimentos e ganhos	(3)	9.830.847	6.699.107	2.789.618	5.617.100	2.513.070
Outros gastos e perdas	(4)	5.020.976	3.966.047	2.400.682	2.702.843	5.166.013
Saldo entre outros rendimentos e ganhos e outros gastos e perdas	(5)=(3)-(4)	4.809.871	2.733.060	388.936	2.914.257	-2.652.943
Margem total acrescida de outros rendimentos e ganhos e outros gastos e perdas	(6)=(1)+(5)	1.572.616	-2.534.694	154.101	-1.019.968	-9.872.578
Outros rendimentos incluídos no EBITDA	(7)=(2)-(6)	1.811.615	2.903.830	1.805.038	4.478.828	-1.360.826

⁸⁴ Em 2013, a empresa procedeu à regularização de erros detetados ao nível da receita, relativos a anos anteriores, no montante de 7,9 milhões de euros. Embora se desconheçam os exercícios a que os mesmos se reportam, tais erros podem ter desvirtuado a verdadeira expressão dos resultados obtidos no período em apreço.



Gráfico 46 – Impacto da adoção de alguns critérios contabilísticos no resultado operacional – Sata Internacional, S.A.



- 390 No período em análise, as margens operacionais totais, apuradas com base nos dados facultados pela contabilidade analítica, foram sistematicamente negativas. Porém, os documentos de prestação de contas evidenciam a obtenção de excedentes operacionais nos exercícios de 2009, 2011 e 2012.
- 391 Subsistem, pois, **dúvidas acerca da relevância e fiabilidade da informação financeira apresentada pela empresa**, conforme o atestam as recorrentes *reservas* expressas pelos auditores externos nas certificações legais das contas.

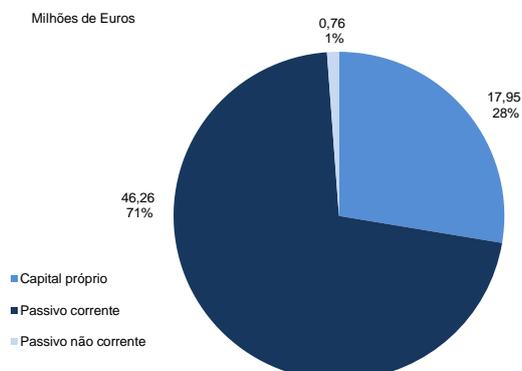
27. Indicadores de estrutura financeira

27.1. Autonomia financeira

- 392 Em 2013, o rácio da autonomia financeira da Sata Internacional, S.A., que traduz o nível de financiamento dos seus ativos pelo capital próprio, era de 28%.

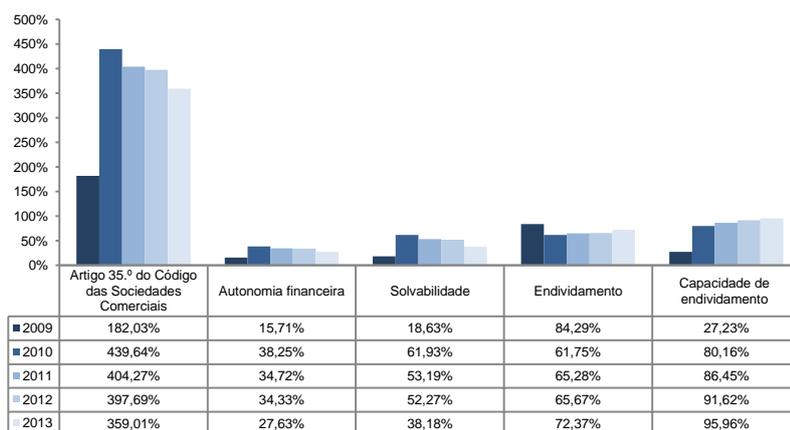


Gráfico 47 – Estrutura financeira – 2013 – Sata Internacional, S.A.



393 Todavia, desde 2010, a estrutura financeira da empresa tem vindo a deteriorar-se.

Gráfico 48 – Indicadores de endividamento e estrutura financeira – Sata Internacional, S.A.

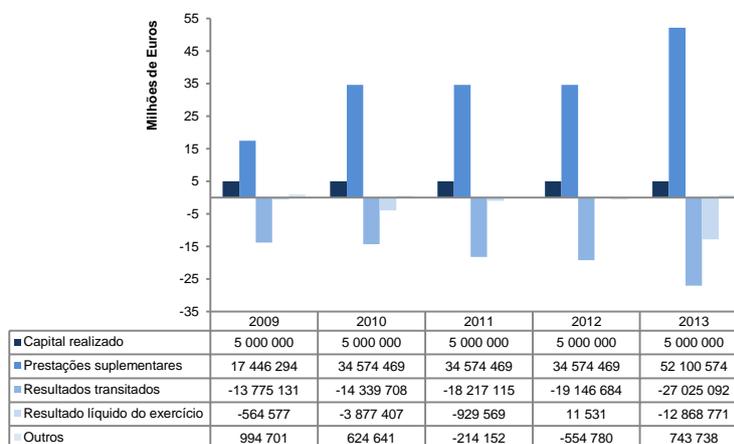


394 As prestações acessórias de capital realizadas pela Sata Air Açores, S.A.⁸⁵, no montante global de 52,1 milhões de euros, foram determinantes para evitar uma degradação ainda mais pronunciada dos indicadores de estrutura financeira, **tendo mesmo evitado que a empresa incorresse numa situação de falência técnica.**

⁸⁵ Conforme referido (ponto 23.7., *supra*), o artigo 6.º dos Estatutos da empresa estipula que as prestações acessórias gratuitas seguem o regime das prestações suplementares, razão pela qual são assim designadas no gráfico referente à estrutura do capital próprio da empresa.



Gráfico 49 – Estrutura do capital próprio – Sata Internacional, S.A.



- 395 No período em apreço, a Sata Air Açores, S.A., efetuou duas prestações acessórias: uma, em 2010, de 17,1 milhões de euros, e outra, em 2013, de 17,5 milhões de euros.
- 396 À data de 31-12-2013, as prestações acessórias realizadas já haviam ultrapassado o limite máximo exigido pelo artigo 6.º dos Estatutos da empresa⁸⁶.
- 397 Assinala-se, também, que as prestações acessórias resultaram de conversão de dívida à acionista Sata Air Açores, S.A.
- 398 No decurso dos trabalhos de campo, foram solicitados esclarecimentos referentes à composição das dívidas entre as empresas do grupo, designadamente, se decorriam de prestações de serviços, de fornecimentos e serviços externos ou de empréstimos entre as empresas.
- 399 Os elementos disponibilizados⁸⁷ traduziram-se em meras transcrições dos agregados constantes dos anexos às demonstrações financeiras das empresas do grupo, impossibilitando, assim, a identificação da natureza e a confirmação das verbas contabilizadas nessas rubricas.

27.2. Estrutura do endividamento

- 400 **No final de 2013, o passivo ascendia a 47 milhões de euros**, dos quais 46,3 milhões de euros (98,4%) venciam-se a curto prazo.
- 401 Face à degradação do desempenho operacional da empresa, **a dívida comercial e financeira registou um agravamento substancial**, passando de 12,5 milhões de euros, em 2009, para 30,1 milhões de euros, em 2013.

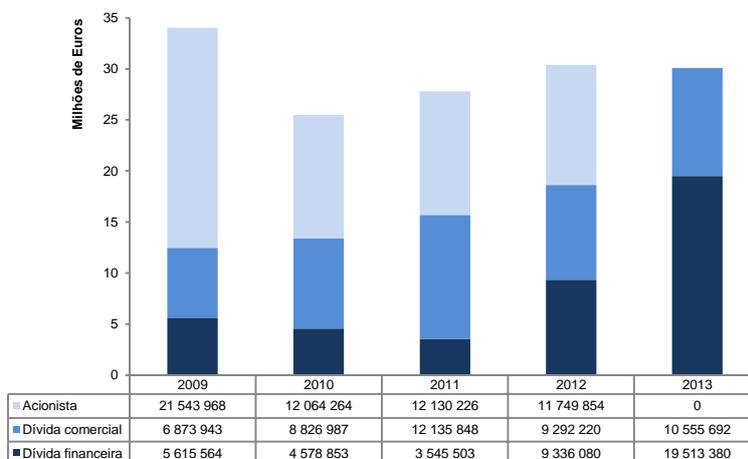
⁸⁶ Ponto 23.7., *supra*.

⁸⁷ Doc.ºs 03.219 a 03.254.



- 402 Entre 2009 e 2011, a dívida financeira resultou, exclusivamente, da locação financeira de uma aeronave.
- 403 Em 2012, a empresa recorreu à emissão de papel comercial e a contas correntes caucionadas, num total de 6,8 milhões de euros. À data de 31-12-2013, estas responsabilidades cifravam-se em 18,1 milhões de euros⁸⁸.

Gráfico 50 – Dívida ao acionista, dívida financeira e dívida comercial – Sata Internacional, S.A.



- 404 Se se considerar, no cômputo da dívida global, as responsabilidades para com o acionista, verifica-se que, entre 2012 e 2013, o montante da dívida manteve-se estável – 30,4 e 30,1 milhões de euros, respetivamente – já que a Sata Air Açores, S.A., deixou de ser credora da Sata Internacional, S.A., após a conversão, em prestações acessórias de capital, dos créditos detidos sobre a sua subsidiária.
- 405 A maior exposição à dívida financeira implicou a alteração do perfil de risco da empresa, com o consequente agravamento dos custos financeiros suportados.

27.3. Liquidez geral

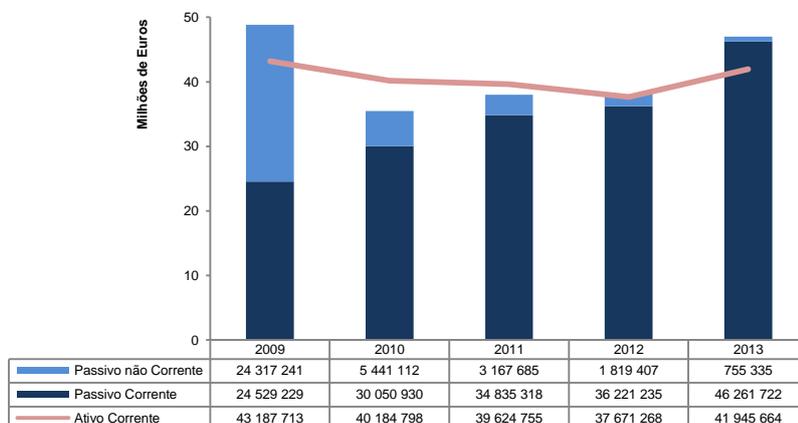
- 406 Os rácios de liquidez geral degradaram-se ao longo do quinquénio em análise.

⁸⁸ A saber:

	(em milhões de Euros)		
	2012	2013	Saldo em 31-12-2013
Papel comercial	6,0	5,0	11,0
Contas correntes caucionadas	0,8	6,2	7,1
Total	6,8	11,2	18,1



Gráfico 51 – Ativo corrente, passivo corrente e passivo não corrente – Sata Internacional, S.A.



- 407 Em 2013, o passivo corrente superou o ativo corrente por via, sobretudo, do movimento de regularização ocorrido na rubrica “Documentos pendentes de voo”, na importância de 7,9 milhões de euros⁸⁹. O acréscimo no ativo corrente resultou do aumento de 6,4 milhões de euros na rubrica “Caixa e depósitos bancários”.
- 408 No ativo corrente encontrava-se registado um **crédito** sobre a Direção-Geral do Tesouro e Finanças, **referente a indemnizações compensatórias devidas pelas obrigações de serviço público** prestadas nas rotas entre os Açores, o Continente e a Madeira, **no montante de 14,2 milhões de euros**.
- 409 Todavia, verificou-se a inexistência de informação suficiente que permitisse certificar este saldo, facto que foi referenciado pelo auditor externo na certificação legal das contas referentes ao exercício de 2013.
- 410 Perante o desempenho operacional evidenciado em 2013, **não era expectável que a Sata Internacional, S.A., viesse a revelar capacidade para libertar os recursos necessários à atempada satisfação do serviço da dívida e demais responsabilidades exigíveis a curto prazo, na ordem dos 46,3 milhões de euros**. Perspetivava-se, assim, a renegociação das linhas de financiamento de curto prazo utilizadas pela empresa, com o conseqüente acréscimo dos custos financeiros suportados.
- 411 Finalmente, refira-se que o agravamento do risco de liquidez por parte da Sata Internacional, S.A., em 2013, motivou a expressão de uma *ênfase* pelo Revisor Oficial de Contas, no âmbito da certificação legal de contas.

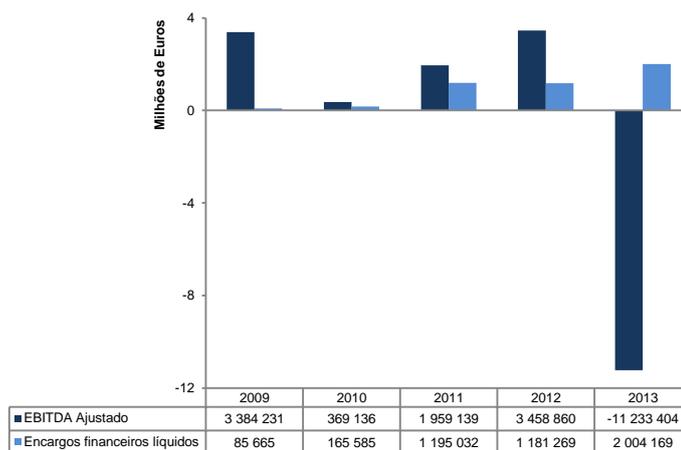
⁸⁹ Ponto 23.3., *supra*.



27.4. Encargos da dívida e solvabilidade

- 412 A significativa expansão da dívida financeira registada em 2012 e 2013 – acréscimo de 16 milhões de euros⁹⁰ –, a par da deterioração das condições de financiamento obtidas, refletiu-se no aumento dos juros e demais encargos suportados.

Gráfico 52 – Encargos líquidos da dívida vs. EBITDA Ajustado – Sata Internacional, S.A.



Nota: o gráfico apresenta os encargos financeiros líquidos (juros e gastos similares suportados deduzidos dos juros e rendimentos similares obtidos).

- 413 O persistente desequilíbrio operacional evidenciado pela atividade da Sata Internacional, S.A., que se agravou substancialmente em 2013, acabou por conduzir a empresa para uma situação insustentável, já que, neste ano, não conseguiu sequer libertar recursos para fazer face aos encargos da dívida.

28. Operações contabilísticas com impacto materialmente relevante nas demonstrações financeiras

- 414 Relativamente às demonstrações financeiras da Sata Internacional, S.A., referentes ao período 2009-2013, **o Tribunal não conseguiu obter prova suficiente e apropriada à certificação das asserções contidas nas demonstrações financeiras, relativamente aos seguintes saldos:**

⁹⁰ Passou de 3,5 milhões de euros, em 2011, para 19,5 milhões de euros, em 2013.



Quadro 20: Saldos não certificados – Sata Internacional, S.A.

(em Euro)

	Rubrica	2009	2010	2011	2012	2013
Ativo	Outras contas a receber – Direção-Geral do Tesouro e Finanças	-	-	-	-	14.169.622
	Outras contas a receber	-	-	-	-	1.907.505
	Outras contas a receber	-	-	-	-	690.000
	Ativos por impostos diferidos - Prejuízos fiscais reportáveis	-	-	-	-	6.241.432
Capital Próprio	Resultados Transitados	-	-	-	-	7.889.362
Passivo	Documentos pendentes de voo	3.614.167	1.479.043	1.362.105	1.058.052	8.308.034
	Outras contas a pagar - Taxas a pagar	673.166	461.175	226.417	74.192	1.340.178
	Outras contas a pagar	-	-	-	-	853.118
	Outras Provisões	3.248.582	-	-	-	-
	Provisão - Passageiro frequente	-	148.921	48.921	8.921	8.921
Rendimentos	Reversões de provisões	4.379.912	-	-	-	-

- 415 Os trabalhos de auditoria relacionados com a análise da documentação de suporte aos registos das indemnizações compensatórias relativas às obrigações de serviço público e dos documentos pendentes de voo, não permitiram certificar os valores contabilizados⁹¹.
- 416 Refira-se, ainda, que a **reversão de provisões, operada em 2009, no montante de 4,4 milhões de euros**, teve efeitos materialmente relevantes nos resultados apurados⁹² e, consequentemente, na expressão assumida pelo capital próprio da empresa, no final daquele exercício.
- 417 Em 2013, assumiu particular relevância a **regularização de erros na receita relativa a anos anteriores, no montante de 7,9 milhões de euros**, cujo impacto negativo no capital próprio foi neutralizado pela realização de prestações acessórias por parte do acionista único – Sata Air Açores, S.A. – no montante de 17,5 milhões de euros, operação que permitiu evitar a perda de metade do capital social da sociedade, tal como já se referiu.
- 418 Por seu turno, o **reconhecimento de “Ativos por impostos diferidos” – 6,2 milhões em 2013** – pressupõe que a Sata Internacional, S.A., venha a revelar capacidade futura para gerar resultados positivos que possibilitem a recuperação desta importância no período de reporte dos prejuízos fiscais.
- 419 Nas certificações legais de contas de 2009 a 2013, o Revisor Oficial de Contas formulou *reservas* que abrangeram as rubricas “Outras provisões”, “Documentos pendentes de voo”, “Outras contas a receber”, “Outras contas a pagar”, “Resultados transitados”

⁹¹ Ponto 23.3., *supra*.

⁹² *Idem*.



e “Ativos por impostos diferidos”⁹³, tendo concluído pela impossibilidade de formar opinião sobre a correção dos saldos identificados. Estas situações resultaram da insuficiência dos elementos de suporte aos registos contabilísticos efetuados pela Sata Internacional, S.A.

420 Em conformidade com os elementos remetidos em sede de contraditório pela entidade auditada, constatou-se que na certificação legal das contas de 2014 subsistem reservas relacionadas com as rubricas “Documentos pendentes de voo”, “Outras contas a pagar” e “Ativos por impostos diferidos”⁹⁴.

29. Conclusões

421 Em suma, sobre a atividade da Sata Internacional, S.A., no período de 2009 a 2013, conclui-se o seguinte:

- Explorou rotas regulares entre os Açores, o Continente e a Madeira, ao abrigo de um contrato de concessão celebrado com o Governo da República, que fixou as obrigações do serviço público e a correspondente compensação financeira, assim como para a Europa, Estados Unidos da América, Canadá e Brasil, e entre a Madeira e o Continente, em regime concorrencial. Complementarmente, desenvolveu operações *charter* para a Europa, África e América do Sul.
- **A sua atividade foi exercida num contexto económico adverso**, caracterizado pela redução significativa da procura, com a conseqüente queda dos níveis de faturação – em 2013 regrediram para valores idênticos aos alcançados em 2009 – e pelo agravamento do preço dos combustíveis.
- **O ajustamento da oferta** processou-se através da redução da atividade operacional, sem qualquer alteração ao nível da frota, o que dificultou a diluição dos custos fixos e penalizou a exploração. Nestas circunstâncias, a persistência de reduzidos coeficientes de ocupação (*load factor*) na maioria das rotas operadas sugere que a oferta foi, ainda assim, excessiva face à procura, o que poderá indiciar o eventual **sobredimensionamento da frota**.
- Com base nos dados da contabilidade analítica fornecidos pela empresa, a **operação global revelou-se sistematicamente deficitária, ascendendo a 37,6 milhões de euros o somatório dos prejuízos operacionais apurados entre 2009 e 2013**, dos quais 33,5 milhões de euros referentes a perdas acumuladas nas rotas regulares e 4,1 milhões à operação *charter*.

⁹³ Cfr. *Apêndice VIII*.

⁹⁴ Ponto 14. (Volume I).



- No mercado regular, **o desempenho negativo foi determinado pelas rotas operadas em regime concorrencial para a Europa e para a Madeira**, que, naquele período, registaram perdas acumuladas de 31,8 e 16 milhões de euros, respetivamente, **absorvendo os excedentes gerados pelas poucas rotas rentáveis**⁹⁵.
- No mercado *charter*, os prejuízos acumulados nos voos realizados para a Europa, cerca de 4,2 milhões de euros, determinaram os resultados obtidos com a operação no período em análise.
- Para além dos fatores exógenos à empresa, verificou-se a **degradação da tarifa média**, a manutenção e até mesmo o **reforço da operação em rotas historicamente deficitárias**.
- Constatou-se a existência de **rotas com margem variável negativa**, isto é, rotas que não geravam receitas suficientes para cobrir, sequer, os custos operacionais variáveis.
- As principais decisões de gestão, nomeadamente associadas à abertura e encerramento de rotas, não se encontravam documentadas.
- A deterioração da atividade operacional, com a conseqüente erosão da capacidade para a libertação de recursos, motivou a **expansão do endividamento**, tendo a dívida comercial e financeira passado de 12,5 milhões de euros, em 2009, para 30,1 milhões de euros, em 2013. No mesmo período, os encargos da dívida passaram de 900 mil euros para 2 milhões de euros.
- A proporção do EBITDA Ajustado, absorvido pelos encargos líquidos da dívida, agravou-se substancialmente a partir de 2009, **umentando, assim, a pressão financeira sobre a empresa**.
- Em 2013, **a empresa não conseguiu gerar, através das suas operações, os recursos necessários para a satisfação dos compromissos emergentes da dívida contraída**, facto evidenciado pela expressão negativa do EBITDA, que reflete, desta forma, a sua insustentabilidade operacional.
- Em 31-12-2013, **as contas da Sata Internacional, S.A., revelavam a existência de um crédito sobre a Direção-Geral do Tesouro e Finanças, no montante de 14,2 milhões de euros**, referente a indemnizações compensatórias, importância que o auditor externo não certificou, por falta de informação fiável que sustentasse tal registo.
- **Entre 2009 e 2012, os indicadores económicos EBITDA, resultados operacionais e resultados líquidos, não evidenciaram a tendência seguida pelas margens totais obtidas anualmente**, apuradas com base na contabilidade

⁹⁵ Algumas das rotas operadas entre a Região e o Continente, assim como para os Estados Unidos e o Canadá.



analítica da empresa. Esta situação decorreu, em parte, da existência de operações contabilísticas que permitiram mitigar esses resultados, especificamente no que respeita a rendimentos de exploração, reversão de provisões e imparidades em investimentos depreciáveis.

- As prestações acessórias de capital realizadas pela Sata Air Açores, S.A., no montante global de 52,1 milhões de euros, **evitaram que a Sata Internacional, S.A., incorresse numa situação de falência técnica.**
- Foram formuladas *reservas* nas certificações legais de contas de 2009 a 2013, relacionadas com as rubricas “Outras provisões”, “Documentos pendentes de voo”, “Outras contas a receber”, “Outras contas a pagar”, “Resultados transitados” e “Ativos por impostos diferidos”, que tiveram um impacto materialmente relevante nos resultados.
- A falta de documentação das principais decisões de gestão, a par das recorrentes *reservas* expressas pelo auditor externo nas certificações legais das contas referentes aos exercícios de 2009 a 2013, evidenciam **deficiências do sistema de controlo interno da Sata Internacional, S.A.**

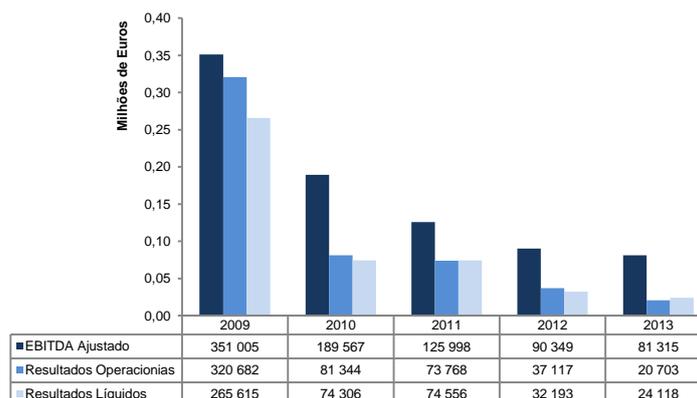


Capítulo III Sata – Gestão de Aeródromos, S.A.

30. Indicadores económicos

- 422 Entre 2009 e 2013 assistiu-se a uma **progressiva deterioração do desempenho operacional da Sata Gestão de Aeródromos, S.A.**, evidenciada pela acentuada queda do EBITDA, que passou de 351,0 mil euros, em 2009, para 81,3 mil euros, em 2013, reflexo da menor capacidade da empresa para libertar recursos através das suas atividades.
- 423 Os resultados operacionais e os resultados líquidos seguiram a mesma tendência, e apesar da sua reduzida expressão, foram sempre positivos.

Gráfico 53 – Indicadores económicos – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.



- 424 A **erosão dos níveis de rentabilidade** foi determinada pelos gastos e perdas no período em causa, que evoluíram sempre no sentido de penalizar a exploração.
- 425 Relativamente aos **rendimentos e ganhos**, materializados na compensação financeira⁹⁶ relativa ao contrato de concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil⁹⁷ e nas taxas cobradas pela utilização do domínio público ou dos respetivos serviços e equipamentos⁹⁸, oscilaram entre 2,3 milhões de euros, em 2010, e 2,7 milhões de euros, em 2013.

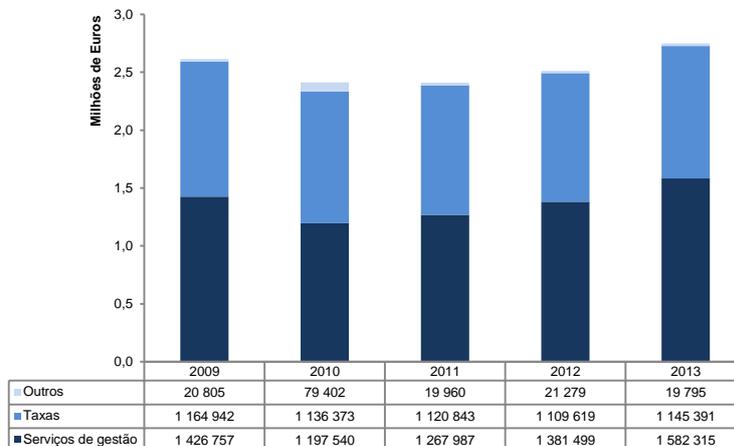
⁹⁶ Contabilizada como “Serviços de Gestão”.

⁹⁷ Nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e São Jorge, e na aerogare das Flores. No âmbito deste contrato, ficou estipulada a atribuição de uma compensação financeira de 23,2 milhões de euros, abrangendo todo o período da concessão (2005-2015).

⁹⁸ Ponto 41., *infra*.

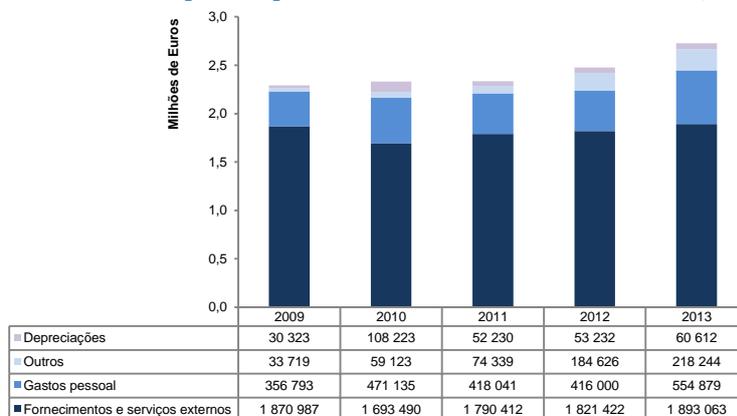


Gráfico 54 – Rendimentos e ganhos operacionais – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.



426 Nos **gastos e perdas**, que se fixaram entre os 2,2 milhões de euros, em 2010, e os 2,7 milhões de euros, em 2013, assumiram particular relevância os “Fornecimentos e serviços externos”, que representaram entre 71% e 83% do total dos gastos incorridos.

Gráfico 55 – Gastos e perdas operacionais – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.



427 Nesta rubrica de gastos, pontificavam, desde 2010, as despesas com “Vigilância e segurança” e com “Cedência de pessoal”, com mais de 50%.

428 A análise da estrutura de custos da empresa permitiu concluir que **a degradação das condições de exploração resultou essencialmente do acréscimo dos gastos com garantias bancárias** prestadas no âmbito do mencionado contrato de concessão, registados na rubrica “Outros”, e dos **“Gastos com o pessoal”**, sobretudo em 2013, em resultado da reversão dos cortes salariais impostos pelas sucessivas leis do Orçamento do Estado, desde 2011.

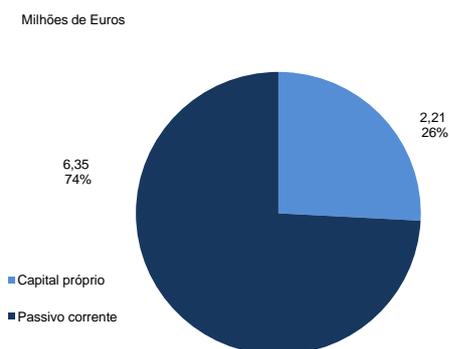


- 429 Assumiram, também, particular relevância as responsabilidades cometidas pela Região à empresa, no período 2009-2013, envolvendo a **execução de um conjunto de investimentos com uma despesa prevista na ordem dos 117,6 milhões de euros**⁹⁹.
- 430 Na realidade, a Sata Gestão de Aeródromos, S.A., foi incumbida de promover os procedimentos concursais com vista à adjudicação dos contratos de empreitada e de aquisição de bens e serviços indispensáveis à concretização de tais investimentos.
- 431 Para financiar a execução de tais investimentos, a empresa apresentou candidaturas a fundos comunitários, assumindo a Região o compromisso de suportar a componente não participada. Sucede, porém, que **as verbas devidas pela Região não têm sido oportunamente transferidas**, circunstância que a obrigou a financiar-se junto das outras empresas do grupo.
- 432 **No final de 2013, a dívida da Região à Sata Gestão de Aeródromos, S.A., ascendia a 7,5 milhões de euros**, dos quais 5,9 milhões de euros respeitavam à componente das despesas de investimento não participadas, e os restantes 1,6 milhões de euros a serviços prestados, ao abrigo do contrato de concessão. Por seu turno, na mesma data, a empresa era devedora à Sata Air Açores, S.A., da importância de **4,9 milhões de euros**.

31. Indicadores de estrutura financeira

- 433 Em 2013, a Sata Gestão de Aeródromos, S.A., apresentou um rácio de autonomia financeira de 26%.

Gráfico 56 – Estrutura financeira – 2013 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

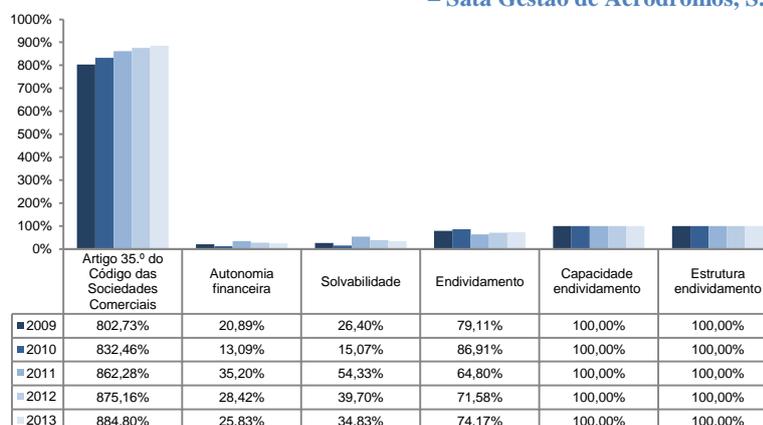


- 434 Entre 2009 e 2013 não recorreu ao crédito bancário, nem possuía passivos com exigibilidade superior a um ano.

⁹⁹ Cfr. Apêndice IX.



Gráfico 57 – Indicadores de endividamento e estrutura financeira – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.



435 No final de 2013, o passivo da Sata Gestão de Aeródromos, S.A., era composto, essencialmente, por créditos detidos pela Sata Air Açores, S.A., e pela Sata Internacional, S.A.¹⁰⁰.

436 No decurso dos trabalhos de campo, foi solicitada informação acerca da composição e natureza destes saldos, a fim de se apurar se os mesmos decorriam de prestações de serviços ou de empréstimos entre empresas. As informações prestadas limitaram-se à mera transcrição dos agregados constantes dos anexos aos relatórios e contas das empresas do grupo SATA, impossibilitando a identificação das respetivas naturezas e a confirmação dos montantes contabilizados.

Gráfico 58 – Contas a receber – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

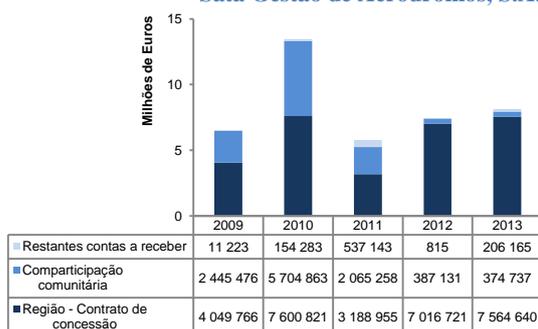
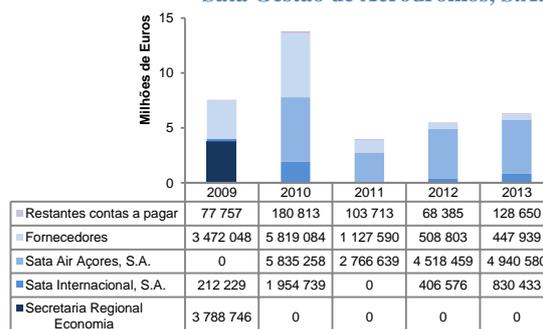


Gráfico 59 – Contas a pagar – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.



437 O recurso ao endividamento junto das empresas do grupo resultou das suas necessidades de financiamento, face aos **atrasos na regularização das verbas devidas pela**

¹⁰⁰ Cfr. Gráfico 59.



Região, no âmbito do contrato de concessão referido¹⁰¹, **que, no final de 2013, ascendiam a 7,5 milhões de euros.**

32. Conclusões

438 Em suma, a análise da atividade da **Sata Gestão de Aeródromos, S.A.**, no período de 2009 a 2013, permite concluir o seguinte:

- A atividade e os seus rendimentos, resultaram, exclusivamente, da execução do contrato de concessão da exploração do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos aeródromos do Corvo, da Graciosa, do Pico e de São Jorge e na aerogare das Flores.
- Entre 2009 e 2013, verificou-se uma progressiva degradação do desempenho operacional da empresa, embora a exploração se tenha mantido equilibrada.
- No período em apreço, e no âmbito do referido contrato de concessão, a Região cometeu à Sata Gestão de Aeródromos, S.A., a responsabilidade pela execução de diversos investimentos, orçados em 117,6 milhões de euros, comprometendo-se a suportar a componente das despesas não comparticipadas por fundos comunitários.
- Todavia, registaram-se atrasos na transferência destas verbas, assim como das importâncias devidas pelos serviços prestados ao abrigo do contrato, pelo que, no final de 2013, a dívida da Região à empresa ascendia a 7,5 milhões de euros.
- O atraso na regularização destas verbas teve repercussões diretas no endividamento, na medida em que obrigou a Sata Gestão de Aeródromos, S.A., a financiar-se junto das outras empresas do grupo, sendo que, na referida data, a dívida à Sata Air Açores, S.A., atingia os 4,9 milhões de euros¹⁰².

¹⁰¹ Pontos 41. e 42., *infra*.

¹⁰² Ponto 42., *infra*.



PARTE VI

ATIVIDADE EM REGIME DE CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS

Capítulo I

Concessão de serviços aéreos entre as ilhas dos Açores

33. Contratos de concessão

33.1. Obrigações de serviço público

439 Os serviços aéreos regulares no interior dos Açores¹⁰³ encontram-se sujeitos a obrigações modificadas de serviço público, impostas pelo Governo da Região Autónoma dos Açores¹⁰⁴.

440 As obrigações modificadas de serviço público:

- fixam padrões mínimos de frequência e de capacidade disponibilizada nas rotas operadas pela transportadora;
- estabelecem a estrutura tarifária;
- e dispõem sobre as categorias de aeronaves utilizadas, a continuidade e a pontualidade dos serviços, os horários e a comercialização dos voos e os serviços postais.

33.2. Contratos celebrados

441 Entre 2009 e 2013 a exploração destes serviços foi da responsabilidade da Sata Air Açores, S.A., em regime de exclusividade, enquanto concessionária dos seguintes contratos:

¹⁰³ Nas seguintes rotas: Ponta Delgada/Santa Maria/Ponta Delgada; Ponta Delgada/Terceira/Ponta Delgada; Ponta Delgada/Horta/Ponta Delgada; Ponta Delgada/Pico/Ponta Delgada; Ponta Delgada/São Jorge/Ponta Delgada; Ponta Delgada/Flores/Ponta Delgada; Terceira/Graciosa/Terceira; Terceira/São Jorge/Terceira; Terceira/Pico/Terceira; Terceira/Horta/Terceira; Terceira/Flores/Terceira; Terceira/Corvo/Terceira; Horta/Flores/Horta; Horta/Corvo/Horta; Flores/Corvo/Flores.

¹⁰⁴ Doc.ºs 03.049 a 03.051. *Cfr.* [Comunicação da Comissão n.º 2006/C 49/09](#), publicada no Jornal Oficial da União Europeia n.º C 49, de 28-02-2006, e, a partir de 01-06-2009, [Comunicação da Comissão n.º 2009/C 111/04](#), publicada no Jornal Oficial da União Europeia n.º C 111, de 15-05-2009.



Quadro 21: Contratos de concessão – Região Autónoma dos Açores – Sata Air Açores, S.A.

Concedente	Entidade representante da concedente	Procedimento pré-contratual	Data do contrato	Prazo de execução			
				Física		Financeira	
				Início	Conclusão	Início	Conclusão
Região Autónoma dos Açores – Secretaria Regional da Economia	Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos	Concurso público	31-05-06	01-06-06	31-05-09	01-06-06	17-01-13
Região Autónoma dos Açores – Secretaria Regional da Economia	Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos	Ajuste direto	28-05-09	01-06-09	30-09-09	01-06-09	17-01-13
Região Autónoma dos Açores – Vice-Presidência do Governo Regional e Secretaria Regional da Economia	Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos / Direção Regional dos Transportes	Concurso público internacional	07-09-09	01-10-09	30-09-14	01-10-09	-

442 No que respeita ao plano de exploração, e de acordo com o definido contratualmente, a Sata Air Açores, S.A., submete à concedente (representada pela Direção Regional dos Transportes¹⁰⁵), para efeitos de aprovação, um plano, por estação IATA¹⁰⁶, com a indicação das frequências, das capacidades e das faixas horárias.

443 Estes serviços aéreos são objeto de indemnizações compensatórias, calculadas com base nos défices de exploração registados pela Sata Air Açores, S.A., por ano de concessão, acrescidos de uma remuneração de capital.

444 Os pagamentos finais são realizados, após certificação, pelas Direções Regionais do Orçamento e Tesouro e dos Transportes, do relatório anual de execução da concessão apresentado pela Sata Air Açores, S.A.

33.3. Modificação objetiva

445 Nos contratos celebrados na sequência de concurso público, o concedente tinha-se obrigado a efetuar os pagamentos no final de cada trimestre, pelo montante correspondente a 1/4 do limite máximo da indemnização compensatória contratada por ano de concessão.

446 Relativamente ao contrato celebrado por ajuste direto, a concedente obrigou-se a efetuar os pagamentos pelo valor global, no final do contrato.

447 O contrato celebrado em 07-09-2009, foi modificado, em 13-05-2014, com efeitos retroativos a 31-12-2013¹⁰⁷, no sentido de permitir à Região Autónoma dos Açores,

¹⁰⁵ Entidade que sucedeu à Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos, conforme Decreto Regulamentar Regional n.º 24/2012/A, de 27 de novembro, que aprova a orgânica do XI Governo Regional dos Açores.

¹⁰⁶ São duas as estações IATA (*International Air Transport Association*): i) verão – com início no último domingo de março e fim no último sábado de outubro; ii) e inverno – com início no último domingo de outubro e fim no último sábado de março.

¹⁰⁷ Doc. 03.051. A alteração ao contrato foi determinada por despacho conjunto do Vice-Presidente do Governo Regional e do Secretário Regional do Turismo e Transportes, de 23-12-2013 (doc. 03.051, pp. 4 e ss. do ficheiro).



enquanto concedente, reprogramar financeiramente a respetiva execução, relativamente ao 3.º, 4.º e 5.º ano da concessão¹⁰⁸, nos seguintes termos:

- os pagamentos relativos aos 2.º e 4.º trimestres do 3.º ano da concessão e ao 2.º trimestre do 4.º ano da concessão, no montante global de **17,1 milhões de euros, foram postecipados para 2015;**
- os pagamentos referentes aos 3.º e 4.º trimestres do 4.º ano da concessão e ao 1.º trimestre do 5.º ano da concessão¹⁰⁹, no montante total de **18,6 milhões de euros, foram postecipados para 2016.**

448 Em suma, a alteração contratual **adiou para 2015 e 2016 o pagamento correspondente a seis trimestres vencidos de indemnizações compensatórias, no montante de 35,7 milhões de euros.**

449 Esta modificação contratual **não foi determinada por qualquer alteração das circunstâncias em que o serviço é prestado¹¹⁰, limitando-se a retardar o pagamento das compensações financeiras devidas pela Região Autónoma dos Açores**, enquanto concedente.

450 Nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 299.º-A do Código dos Contratos Públicos, «[s]ão nulas as cláusulas contratuais que, sem motivo atendível e justificado face às circunstâncias concretas, estabeleçam prazos superiores a 60 dias para o vencimento das obrigações pecuniárias», acrescentando-se que «a cláusula tem-se por não escrita e a obrigação considera-se vencida de acordo com as regras do artigo anterior» (n.º 2 do mesmo artigo 299.º-A).

33.4. Compensação financeira contratada

451 As indemnizações compensatórias encontram-se sujeitas a limites máximos, determinados nos respetivos contratos.

452 O limite máximo das indemnizações compensatórias contratadas pela Região Autónoma dos Açores com a Sata Air Açores, S.A., no âmbito da concessão de serviços aéreos nas rotas interilhas, entre janeiro de 2009 e setembro de 2014¹¹¹, ascendeu a 126,9 milhões de euros, conforme quadro *infra*.

¹⁰⁸ O 3.º ano da concessão abrange o período de outubro de 2011 a setembro de 2012; o 4.º ano da concessão abrange o período de outubro de 2012 a setembro de 2013; o 5.º ano da concessão abrange o período de outubro de 2013 a setembro de 2014.

¹⁰⁹ A correspondente compensação financeira, no montante de 5 818 355 euros, ainda não tinha sido validada pela Direção Regional dos Transportes.

¹¹⁰ *Cfr.* artigo 312.º do Código dos Contratos Públicos sobre os fundamentos das modificações objetivas dos contratos.

¹¹¹ Optou-se por alargar o âmbito temporal da presente análise a setembro de 2014, em consequência dos períodos anuais do contrato de concessão não corresponderem ao ano civil.



Quadro 22: Indemnizações compensatórias contratualizadas

(em Euro)

Âmbito temporal	Indemnizações Compensatórias contratadas - Limites máximos		
	Défice de exploração (1)	Remuneração de capital (2)	Indemnização compensatória (3)=(1)+(2)
Janeiro de 2009 a maio de 2009	5.870.352	984.854	6.855.206
Junho de 2009 a setembro de 2009	4.296.842	698.728	4.995.570
Outubro de 2009 a setembro de 2010	21.000.454	1.914.155	22.914.609
Outubro de 2010 a setembro de 2011	20.846.566	1.954.440	22.801.006
Outubro de 2011 a setembro de 2012	20.936.536	1.999.326	22.935.862
Outubro de 2012 a setembro de 2013	21.028.933	2.046.168	23.075.101
Outubro de 2013 a setembro de 2014	21.176.302	2.097.118	23.273.420
Total	115.155.985	11.694.789	126.850.774

34. Indemnizações compensatórias

34.1. Relatórios de execução financeira

453 O n.º 2 da cláusula 23 do contrato de concessão dos serviços aéreos no interior da Região Autónoma dos Açores, outorgado em 07-09-2009, estabelece que a Sata Air Açores, S.A., deve remeter à Direção Regional dos Transportes e à Direção Regional do Orçamento e Tesouro, no prazo de 30 dias após o decurso de cada ano da concessão, um relatório anual pormenorizado da execução da concessão para efeitos de certificação da compensação financeira a receber.

454 Tendo por base os documentos facultados pela entidade auditada¹¹², **verificou-se que a concessionária não cumpriu os prazos contratualmente definidos para o seu envio à concedente**, conforme quadro *infra*.

Quadro 23: Remessa dos relatórios de execução financeira da concessão à concedente

Âmbito temporal	Período da concessão		Remessa do relatório de execução financeira			
			Prazo contratual de remessa		Remessa pela Sata Air Açores, S.A.	
	Início	Conclusão	Dias	Data limite	Data	Atraso (dias)
Janeiro de 2009 a maio de 2009	01-01-09	31-05-09	-	-	14-09-09	106
Junho de 2009 a setembro de 2009	01-06-09	30-09-09	-	-	31-03-10	182
Outubro de 2009 a setembro de 2010	01-10-09	30-09-10	30	30-10-10	06-12-10	67
Outubro de 2010 a setembro de 2011	01-10-10	30-09-11	30	30-10-11	06-12-11	67
Outubro de 2011 a setembro de 2012	01-10-11	30-09-12	30	30-10-12	05-02-13	128
Outubro de 2012 a setembro de 2013	01-10-12	30-09-13	30	30-10-13	14-04-14	196
Outubro de 2013 a setembro de 2014	01-10-13	30-09-14	30	30-10-14	-	-

¹¹² Cfr. os relatórios de execução da concessão e a sua remessa à Direção Regional dos Transportes (doc.ºs 03.114 a 03.116, 03.119 a.124, 03.126 a 03.128, 03.125 a 03.130, 03.132, 03.135 e 03.138). Assinala-se que os relatórios de execução financeira da concessão não estavam datados nem assinados pelos membros do Conselho de Administração.



455 À data dos trabalhos de campo, o relatório de execução financeira relativo ao período outubro de 2013 a setembro de 2014, ainda não tinha sido enviado à concedente.

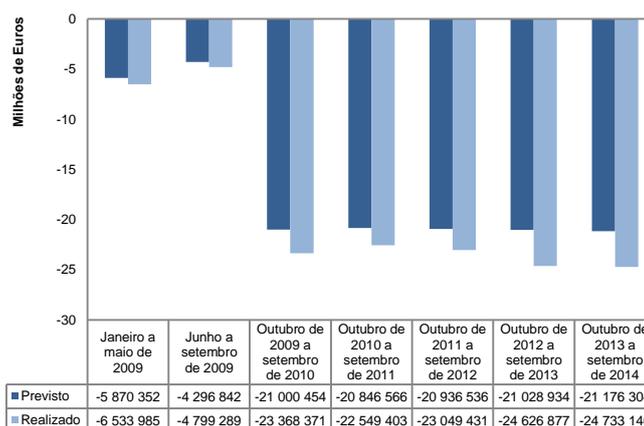
34.2. Cálculo

34.2.1. Défice de exploração

456 **Para o cálculo do défice de exploração não relevam os custos financeiros e extraordinários.**

457 Os défices de exploração¹¹³ registados pela Sata Air Açores, S.A., ultrapassaram em 14,5 milhões de euros (+12,6%) a compensação financeira fixada em sede contratual.

Gráfico 60 – Défice de exploração – Valores previstos e realizados



458 Confrontando os valores previstos com os valores executados dos rendimentos e gastos imputados à concessão de serviços aéreos interilhas, torna-se possível identificar dois períodos distintos, a saber:

- entre janeiro de 2009 e setembro de 2011, em que os rendimentos totais registaram variações pouco significativas face aos valores esperados e os gastos totais ultrapassaram os montantes previstos em sede de contrato;

¹¹³ O défice de exploração é determinado anualmente, *ex post*, em função dos custos e proveitos devidamente justificados e efetivamente incorridos na exploração do serviço, **excluindo os custos financeiros e extraordinários** (*cfr.* n.º 1 da cláusula 5 do contrato de concessão, em regime de exclusivo, da exploração dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, de 28-05-2009, e n.º 2 da cláusula 23 do contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, de 07-09-2009 – doc.^{os} 03.049 e 03.050).

Na análise dos contratos considerou-se que as referências efetuadas a custos e proveitos correspondem, respetivamente, a gastos e rendimentos, na terminologia do referencial contabilístico (SNC) que entrou em vigor a 01-01-2010.



- entre outubro de 2011 e setembro de 2014, pautado pela obtenção de rendimentos totais e de gastos totais inferiores aos valores contratados.

Gráfico 61 – Rendimentos – Desvio entre valores previstos e realizados

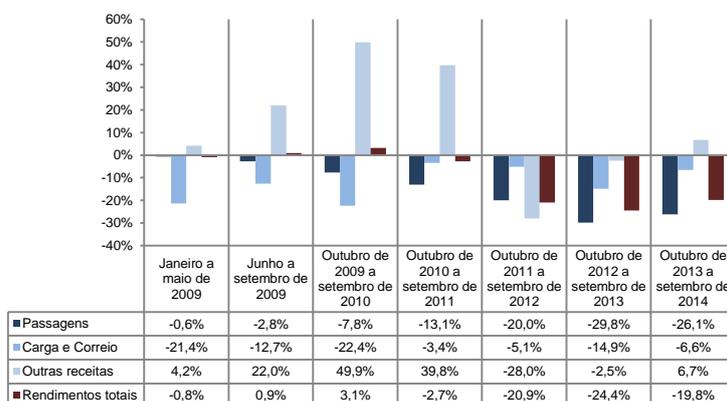
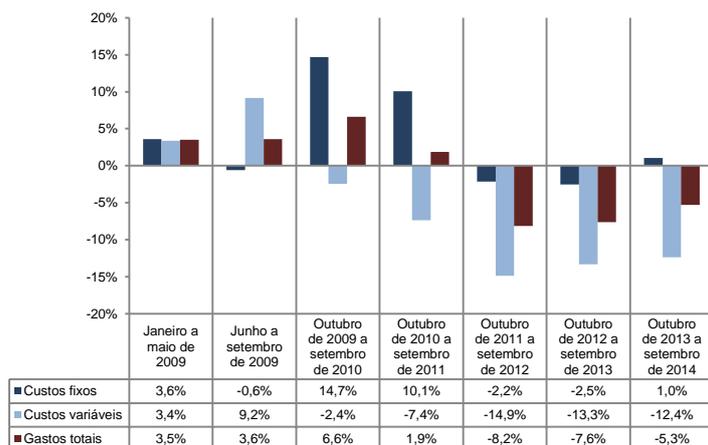


Gráfico 62 – Gastos – Desvio entre valores previstos e realizados



459 **De janeiro de 2009 a setembro de 2011**, os acréscimos nos gastos totais afetos à concessão resultaram, sobretudo, das variações verificadas nos custos fixos¹¹⁴, designadamente nos custos com a Direção de Operações de Voo e com a Direção de Manutenção e Engenharia.

460 O agregado “Outras Receitas” registou aumentos significativos – entre 22% e 50% –, que contribuiram para atenuar o agravamento dos défices. Refira-se que este agregado incluiu os valores relativos à prestação de serviços relacionada com a cedência de colaboradores a outras empresas do grupo.

¹¹⁴ Inclui os gastos com *lease*, amortizações da frota, estrutura comercial, estrutura da Direção de Operações de Voo (DOV), estrutura da Direção de Manutenção e Engenharia (DME), estrutura da Direção de Operações Terrestres, estrutura de serviços e formação. Os custos variáveis incluem seguros, combustíveis, manutenção, taxas de aeroporto, Eurocontrol, handling, variáveis comerciais e outros custos.



- 461 **Entre outubro de 2011 e setembro de 2014**, os rendimentos totais decresceram de forma acentuada face aos valores previstos, na ordem dos 20%, devido ao efeito conjugado do decréscimo da procura¹¹⁵ e da degradação da receita média¹¹⁶ registada em “Passagens”, neste caso com desvios entre 20% e 30% comparativamente às estimativas iniciais.
- 462 Em qualquer dos períodos, os desvios registados nos gastos associados à atividade operacional traduziram-se na deterioração das condições de exploração. Com efeito, apesar de se ter observado, a partir de 2011, uma inversão de tendência na evolução dos gastos operacionais, as poupanças obtidas a este nível – entre 5% e 8% – foram insuficientes para acomodar a redução dos rendimentos obtidos, razão pela qual os défices de exploração reais excederam os estimados.
- 463 Uma análise mais detalhada permite constatar que, entre outubro de 2011 e setembro de 2013, os custos fixos da operação registaram decréscimos na ordem dos 2,2% e 2,5% face aos valores previstos em sede contratual. Estas variações resultaram dos decréscimos nos custos com as amortizações da frota, com a estrutura de Serviços e com a Direção de Operações Terrestres, parcialmente absorvidos pelo acréscimo dos custos com a Direção de Operações de Voo.
- 464 Os custos variáveis evidenciaram um comportamento em linha com a redução da atividade operacional da empresa, apurando-se desvios de -13,3% e de -14,9%, face às estimativas efetuadas para aqueles dois anos da concessão.
- 465 De outubro de 2013 a setembro de 2014, os desvios ocorridos nos custos com as amortizações da frota, com a estrutura de Serviços e com a Direção de Operações de Voo, determinaram o agravamento de 1% dos custos fixos.
- 466 Segundo os relatórios anuais da concessão, as variações nos custos com a Direção de Operações de Voo, face ao programado, resultaram das «subidas de categoria de pilotos decorrentes do Acordo da Empresa, entrada de pilotos e acréscimo de vencimentos decorrentes da proficiência».
- 467 A evolução dos gastos variáveis – redução de 12,4% comparativamente ao valor estimado – explica-se pelas condições adversas em que a empresa desenvolveu a sua atividade, que implicaram o ajustamento da operação à persistente redução da procura. Apesar de corresponderem a 44% da estrutura de gastos, contribuíram, sobremaneira, para as reduções ocorridas no cômputo global dos gastos da empresa.

¹¹⁵ Ponto 20., *supra*.

¹¹⁶ Face, em parte, à não atualização tarifária prevista nas obrigações de serviço público respeitantes aos serviços aéreos regulares interilhas – a que se refere a Comunicação da Comissão Europeia 2009/C 111/04 – que determina que «as tarifas serão revistas todos os anos, até 1 de abril, com base na taxa de inflação para o ano precedente, publicada pelo Serviço Regional de Estatística dos Açores».

Pelo contrário, entre 2009 e 2013 a tarifa média apresentou o seguinte decréscimo (doc. 03.106):

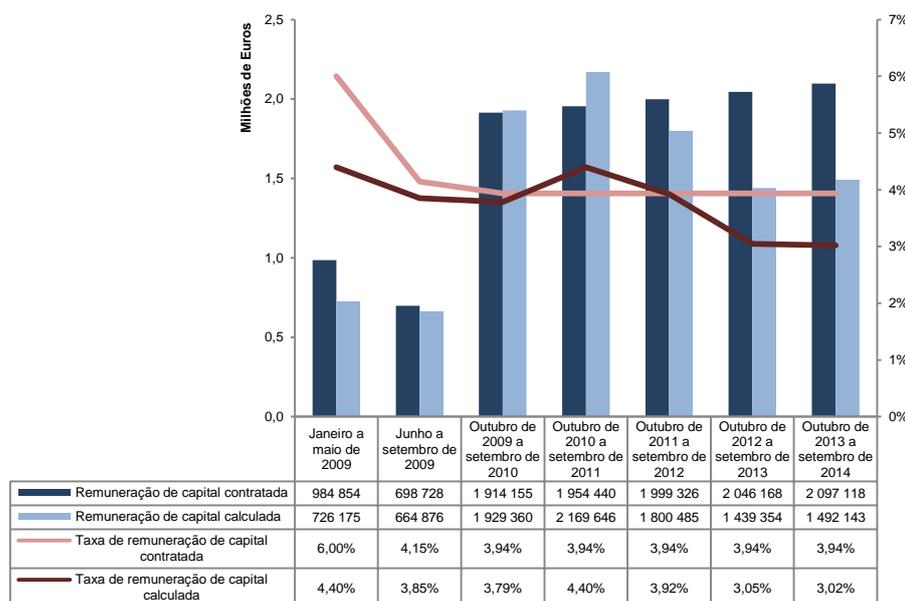
(em Euros)				
2009	2010	2011	2012	2013
52,57	43,72	45,63	44,91	44,47



34.2.2. Remuneração de capital

468 Relativamente a esta componente das indemnizações compensatórias¹¹⁷, a Sata Air Açores, S.A., apurou um montante na ordem dos 10,2 milhões de euros, importância inferior em cerca de 1,5 milhões de euros às verbas apuradas em sede contratual – 11,7 milhões de euros.

Gráfico 63 – Remuneração de capital



469 Os desvios resultaram, por um lado, das taxas de remuneração de capital terem sido inferiores às projetadas¹¹⁸, com exceção da relativa ao ano da concessão que decorreu entre outubro de 2010 e setembro de 2011 e, por outro lado, pelo decréscimo dos gastos de exploração ocorridos entre outubro de 2011 e setembro de 2014.

¹¹⁷ A remuneração de capital é obtida através da multiplicação dos custos de exploração por uma taxa de remuneração igual ao indexante da taxa *Euribor* a um ano arredondada às milésimas, calculada segundo a média das taxas em vigor no último dia de cada mês do ano em causa, acrescida de 2,5 pontos percentuais (*cf.* n.º 1 da cláusula 5 do contrato de concessão, em regime de exclusivo, da exploração dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, de 28-05-2009, e n.º 2 da cláusula 23 do contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, de 07-09-2009 – doc.ºs 03.049 e 03.050).

¹¹⁸ As taxas de remuneração de capital encontravam-se indexadas à taxa *Euribor* a 12 meses, que, entre 2009 e 2014, registou uma forte redução (as cotações apresentadas, a título meramente indicativo, reportam-se ao primeiro dia útil de cada ano):

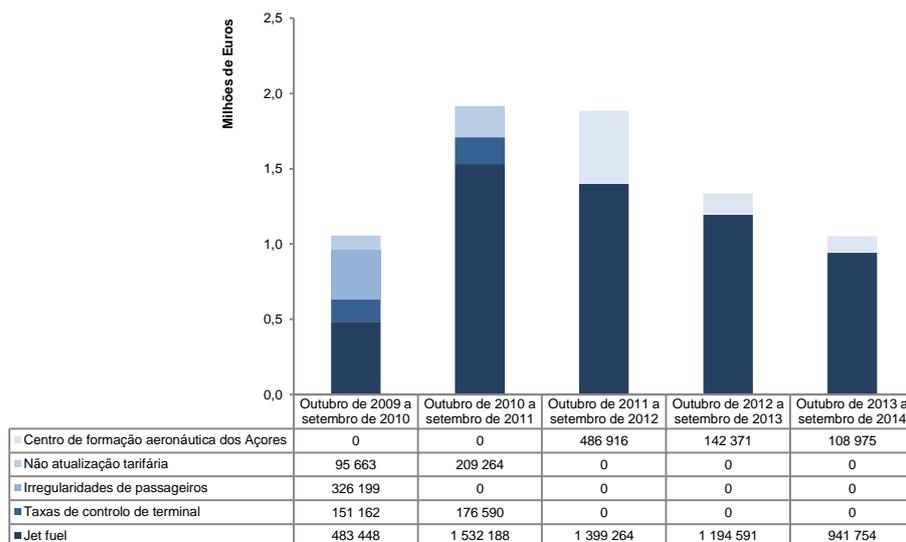
2009	2010	2011	2012	2013	2014
3,025%	1,251%	1,504%	1,937%	0,543%	0,555%



34.2.3. *Reposição do equilíbrio financeiro*

470 A Sata Air Açores, S.A., solicitou a reposição do equilíbrio financeiro do contrato de concessão no período de outubro de 2009 a setembro de 2014.

Gráfico 64 – Pedidos de reposição do equilíbrio financeiro



471 Os pedidos de reequilíbrio financeiro, no valor global de 7,3 milhões de euros, respeitaram:

- a *jet-fuel*, pelo facto da variação no preço médio do combustível ter sido superior a 10% ao valor apresentado na proposta;
- a taxas de controlo de terminal, devido às alterações nas taxas praticadas nos aeroportos de Ponta Delgada, Santa Maria e Horta e na aerogare das Flores terem sido superiores às taxas de inflação dos anos anteriores;
- às irregularidades de passageiros, pela ocorrência de alterações anormais e imprevisíveis, entre as quais o encerramento do espaço aéreo entre abril e junho de 2010 devido aos fenómenos vulcanológicos ocorridos, com os consequentes efeitos no transporte aéreo provocados pelas cinzas vulcânicas, designadamente aqueles que tiveram como consequência o aumento de custos resultantes do alojamento e alimentação de passageiros;
- à não atualização tarifária, ao contrário do previsto nas obrigações de serviço público respeitantes aos serviços aéreos regulares interilhas, nos termos das quais «as tarifas serão revistas todos os anos, até 1 de abril, com base na taxa de inflação para o ano precedente, publicada pelo Serviço Regional de Estatística dos Açores»;



- ao Centro de Formação Aeronáutica dos Açores, por ter sido uma imposição da concedente não prevista no contrato de concessão, com o consequente aumento de custos para a empresa.

34.3. Certificação pelo concedente

472 De acordo com o estabelecido nos contratos de concessão¹¹⁹, cabe às direções regionais do Orçamento e Tesouro e dos Transportes:

- pronunciarem-se sobre as compensações financeiras a pagar pela concedente;
- certificarem o total das compensações financeiras a pagar pela concedente.

473 A Direção Regional dos Transportes procedeu à análise¹²⁰ da compensação financeira pedida pela Sata Air Açores, S.A., cujos resultados constam de informações elaboradas pelos respetivos serviços.

474 A análise incidiu sobre as componentes que constituem a compensação financeira, isto é, sobre o défice de exploração, a remuneração de capital e a reposição de equilíbrio financeiro, e respeitou aos relatórios de execução financeira da concessão, relativos ao período de janeiro de 2009 a setembro de 2013.

Quadro 24: Compensação financeira aceite pela concedente – janeiro de 2009 a setembro de 2013

(em Euro)

Componente	Compensação financeira		
	Pedido Sata Air Açores, S.A. (1)	Validado* Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos / Direção Regional dos Transportes (2)	Diferença pedido/validado (3)=(2)-(1)
Défice de exploração (1)	94.643.315	93.908.854	-734.461
Remuneração de capital (2)	8.934.039	9.067.015	132.976
Indemnização compensatória (3)=(1)+(2)	103.577.354	102.975.869	-601.485
Reequilíbrio financeiro (4)	6.197.657	2.989.150	-3.208.507
Compensação financeira (5)=(3)+(4)	109.775.011	105.965.019	-3.809.991

* Denominou-se de "validado" apesar de existirem informações da Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos / Direção Regional dos Transportes nas quais não foram exarados os competentes pareceres e despachos.

475 A compensação financeira pedida pela Sata Air Açores, S.A., para o período em referência, foi de 109,8 milhões de euros. Nos cálculos efetuados pela Direção Regional dos Transportes foram considerados menos 3,8 milhões de euros do que o pedido pela concessionária, relativos a gastos tidos como não imputáveis à concessão.

¹¹⁹ Cfr. n.º 2 da cláusula 24.º e alínea d) do n.º 1 da cláusula 5.º do contrato de concessão de 28-05-2009, e n.º 3 da cláusula 22.º e alínea e) do n.º 2 da cláusula 23.º do contrato de concessão outorgado em 07-09-2009 (doc.ºs 03.049 e 03.050).

¹²⁰ Doc.ºs 03.117, 03.118, 03.125, 03.129, 03.133 e 03.136.



- 476 No cálculo efetuado pela concedente, foram excluídos:
- os gastos relativos a fornecimentos e serviços externos, designadamente artigos para oferta, limpeza, higiene e confraternização e convívio, despesas de representação, publicidade, propaganda e promoção, provisões para riscos e encargos diversos, entre outros;
 - os rendimentos e gastos decorrentes dos ACMI¹²¹ efetuados à Sata Internacional, S.A.;
 - as irregularidades de passageiros¹²²;
 - os gastos com a implementação do Centro de Formação Aeronáutica dos Açores¹²³.
- 477 **Os valores aceites pela concedente, em matéria de défice de exploração e de reposição do equilíbrio financeiro, foram inferiores ao défice de exploração efetivo da concessionária, em 8 milhões de euros.**
- 478 Se se considerar o valor global da compensação financeira validada, constata-se que a remuneração de capital – 9,1 milhões de euros – constituiu uma atenuante ao défice de exploração não compensado.

Quadro 25: Margem de exploração – janeiro de 2009 a setembro de 2013

(em Euro)

Componente		Valor
Défice de exploração efetivo	(1)	104.927.356
Défice de exploração validado* Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos/ Direção Regional dos Transportes	(2)	93.908.854
Reequilíbrio financeiro aceite Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos/ Direção Regional dos Transportes	(3)	2.989.150
Défice de exploração não compensado	(4)=(1)-(2)- (3)	8.029.352
Remuneração de capital validada* Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos/ Direção Regional dos Transportes	(5)	9.067.015
Margem de exploração	(6)=(5)-(4)	1.037.663

* Denominou-se de "validado" apesar de existirem informações da Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos / Direção Regional dos Transportes que não se encontram despachadas.

- 479 A documentação disponibilizada pela entidade auditada não integrou:

¹²¹ ACMI relativo aos serviços aéreos nas rotas Ponta Delgada/Funchal/Ponta Delgada, Funchal/Las Palmas/Funchal e Funchal/Faro/Funchal, no verão IATA 2010, com um prejuízo para a Sata Air Açores, S.A., de 1 131,72 euros/block hour, *cf.* Informação n.º 137, de 23-09-2011, da Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos (doc. 03.125).

¹²² Na Informação n.º 137, de 23-09-2011, da Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos, é referido que a informação disponibilizada é insuficiente para proceder à análise do pedido de reequilíbrio financeiro.

¹²³ De acordo com a Informação n.º DI/2014/208, de 13-10-2014, da Direção Regional dos Transportes, «A criação de um centro de formação é uma medida que não está diretamente relacionada com a prestação de serviços de transporte aéreo ao abrigo de Obrigações de Serviço Público, mas sim com o desenvolvimento de uma nova área de negócio para a empresa pelo que, a haver alguma imposição do Governo Regional dos Açores terá sido na sua qualidade de acionista maioritário e não enquanto Concedente do contrato em questão.» (doc. 03.136).



- a informação da Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos, com a análise do relatório de execução financeira da concessão de junho a setembro de 2009;
- a Informação n.º 137, de 23-09-2011, referente ao relatório de execução financeira da concessão de outubro de 2009 a setembro de 2010, com o parecer do Diretor Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos e o despacho do Secretário Regional da tutela.

480 No que respeita às Informações DI/2014/78, de 01-04-2014, e DI/2014/208, de 13-10-2014, verificaram-se as seguintes situações:

- o **Diretor Regional dos Transportes não emitiu parecer sobre o valor da compensação financeira validada**, tendo remetido a análise e validação da mesma para um dos adjuntos do Secretário Regional do Turismo e Transportes;
- o Secretário Regional do Turismo e Transportes não emitiu qualquer despacho.

481 Refiram-se, também, os longos *hiatos* de tempo decorridos entre a remessa do relatório de execução da concessão e a elaboração da informação com a respetiva análise, conforme quadro *infra*.

Quadro 26: Validação da compensação financeira solicitada pela Sata Air Açores, S.A.

Âmbito temporal	Ofício remessa (data)	Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos / Direção Regional dos Transportes				Despacho do Secretário Regional da Economia / Secretário Regional do Turismo e Transportes		Dias decorridos entre a remessa do pedido e a análise
		Informação		Parecer		Teor	Data	
		N.º	Data	Teor	Data			
Janeiro de 2009 a maio de 2009	14-09-09	104	01-06-12	Concordo	05-06-12	Autorizo	05-06-12	991
Junho de 2009 a setembro de 2009	31-03-10	a)	-	-	-	-	-	-
Outubro de 2009 a setembro de 2010	06-12-10	137	23-09-11	b)	-	c)	-	291
Outubro de 2010 a setembro de 2011	06-12-11	191	16-12-11	Concordo	21-12-11	Autorizo	22-12-11	10
Outubro de 2011 a setembro de 2012	05-02-13	DI/2014/78	01-04-14	d)	-	e)	-	420
Outubro de 2012 a setembro de 2013	14-04-14	DI/2014/208	13-10-14	d)	-	e)	-	182
Outubro de 2013 a setembro de 2014	-	-	-	-	-	-	-	-

a) Não foi disponibilizada a informação com a análise ao relatório de execução financeira da concessão.

b) Informação sem parecer do Diretor Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos.

c) Informação sem despacho do Secretário Regional da Economia.

d) Informação sem parecer do Diretor Regional dos Transportes. O Diretor Regional remeteu a análise e validação da informação para o adjunto do Secretário Regional do Turismo e Transportes.

e) Informação sem despacho do Secretário Regional do Turismo e Transportes.

482 Com exceção da informação relativa ao período da concessão de outubro de 2010 a setembro de 2011, elaborada 10 dias após a remessa do correspondente relatório de execução pela concessionária, nos restantes casos, **a validação dos pedidos de com-**



pensação financeira pelos serviços competentes do Governo Regional demorou entre seis meses e cerca de três anos¹²⁴.

483 A informação relativa à execução financeira do contrato de concessão em apreço consta do Apêndice X¹²⁵, permitindo apurar os seguintes factos:

- Os défices de exploração registados no período da concessão ascenderam a 129,7 milhões de euros, excedendo em 14,5 milhões de euros a verba contratualizada para este efeito;
- A remuneração de capital, determinada com base nos custos de exploração incorridos (excluindo custos financeiros e extraordinários¹²⁶) cifrou-se em 10,2 milhões de euros, importância inferior em 1,5 milhões de euros relativamente à verba contratualmente estipulada com esta finalidade;
- Caso as indemnizações compensatórias tivessem sido apuradas com base nos dados reais da exploração, o respetivo montante ascenderia a 139,9 milhões de euros, importância que excederia em 13 milhões de euros o limite contratualmente estabelecido.
- Os pedidos para a reposição do equilíbrio financeiro da concessão, formulados nos termos da cláusula 24.ª do contrato de concessão, ascenderam a 7,3 milhões de euros.
- A Sata Air Açores, S.A., pediu uma compensação financeira global de 134,1 milhões de euros¹²⁷ – montante que foi refletido nas demonstrações financeiras relativas aos exercícios de 2009 a 2013 – tendo assumido, por conseguinte, os sobrecustos incorridos com a concessão, no referido montante de 13 milhões de euros.
- Com referência à data de realização dos trabalhos de campo¹²⁸, o concedente tinha considerado inelegível, para efeitos de compensação, a importância de 3,9 milhões de euros e **validado verbas na ordem dos 106 milhões de euros, por conta das quais tinha sido paga a quantia de 75,3 milhões de euros, correspondente a 56,1% da compensação financeira solicitada.**

¹²⁴ Relativamente aos casos em que a informação com a análise da execução financeira foi disponibilizada à equipa de auditoria.

¹²⁵ Tendo por base os cálculos efetuados pela empresa (cfr. relatórios de execução financeira da concessão das rotas interilhas – doc.ºs 03.109, 03.110, 03.114, 03.115, 03.117, 03.118, 03.121, 03.122, 03.125, 03.126, 03.129 e 03.133).

¹²⁶ O Sistema de Normalização Contabilística, que entrou em vigor a 01-01-2010, não contempla a existência de resultados extraordinários. Assim, de acordo com a nova terminologia, tal expressão pode entender-se como sendo reportada a gastos e perdas não recorrentes, não diretamente relacionados com a atividade operacional da empresa.

¹²⁷ Correspondente aos montantes pedidos para os períodos da concessão de janeiro de 2009 a setembro de 2013, no montante de 109,8 milhões de euros, e de outubro de 2013 a setembro de 2014, na importância de 24,3 milhões de euros (cfr. Apêndice X).

¹²⁸ Decorreram entre janeiro e março de 2015.



- Na referida data, **encontrava-se por regularizar** o montante de 29,7 milhões de euros referentes à compensação financeira já validada, verba que acrescida dos 12,7 milhões que aguardavam a certificação do concedente, perfazia **42,4 milhões de euros**¹²⁹.

34.4. Pagamento

484 Nos contratos de concessão celebrados entre o Governo Regional dos Açores e a Sata Air Açores, S.A., ficaram estabelecidas as seguintes condições de pagamento das compensações financeiras¹³⁰:

- o pagamento final das compensações financeiras, referentes aos meses de junho a setembro de 2009, seria efetuado após o apuramento exato da compensação devida¹³¹;
- relativamente a outubro de 2009 a setembro de 2014, a regularização das compensações financeiras referentes: *i)* aos 1.º, 2.º e 3.º trimestres de cada ano da concessão, seria efetuada de acordo com o valor correspondente a ¼ do limite máximo contratado; *ii)* ao 4.º trimestre do ano da concessão, após o apuramento do montante exato da compensação devida¹³².

485 As transferências¹³³ realizadas pela concedente para a Sata Air Açores, S.A., através da Direção Regional do Orçamento e Tesouro, encontram-se expressas no quadro inserto no Apêndice X.

486 Em conformidade com os mencionados elementos, conclui-se que o Governo Regional efetuou o pagamento das compensações financeiras devidas até ao período da concessão que finalizou em dezembro de 2011¹³⁴.

¹²⁹ Situação à data dos trabalhos de campo, conforme informações disponibilizadas pela entidade auditada:

Compensação financeira	Pedida	Validada	(em Euro)	
			Paga (março 2015)	Por pagar (março 2015)
Validada	109.775.011	105.965.020	76.269.040	29.695.980
Por validar	24.324.149		11.636.710	12.687.439
Total	134.099.160	105.965.020	87.905.750	42.383.419

¹³⁰ Aplicando-se, supletivamente, o disposto no artigo 299.º do CCP.

¹³¹ Cfr. n.º 3 da cláusula 5.ª do contrato de concessão outorgado em 28-05-2009 (doc. 03.049).

¹³² Cfr. n.º 3 da cláusula 23.ª do contrato de concessão outorgado em 07-09-2009 (doc. 03.050).

¹³³ Doc.ºs 03.139 a 03.167.

¹³⁴ 1.º trimestre do 3.º ano da concessão.



- 487 A Região apresentou a financiamento comunitário¹³⁵ as compensações financeiras relativas ao período compreendido entre janeiro de 2009 e dezembro de 2011, no valor global de 59,8 milhões de euros, com exceção da referente ao período de junho a setembro de 2009. As transferências FEDER – 29,9 milhões de euros – representaram uma taxa de participação na ordem dos 50%.
- 488 **A partir do período da concessão iniciado em janeiro de 2012, isto é, após ter cessado o financiamento comunitário, a concedente (Região) entrou em incumprimento.** Com efeito, relativamente à regularização das indemnizações compensatórias referentes aos 11 trimestres da concessão decorridos entre janeiro de 2012 e setembro de 2014, constatou-se o seguinte¹³⁶:
- **encontravam-se por pagar sete trimestres.** Na sequência da alteração contratual outorgada em 13-05-2014, com efeitos retroativos a 31-12-2013, as partes acordaram a dilação do prazo de pagamento de seis trimestres – três para o ano 2015 e os restantes três para o ano 2016;
 - **três trimestres foram pagos de modo fracionado.** Saliente-se o 3.º trimestre do 3.º ano da concessão (2012), em que a compensação financeira devida foi regularizada através de cinco transferências realizadas no período que medeia entre 16-07-2013 e 22-01-2014;
 - um trimestre foi pago em conformidade com o definido no contrato.
- 489 À data de 31-12-2013, os créditos apurados pela Sata Air Açores, S.A., relativos à dívida da Região, no âmbito do contrato de concessão, ascendiam a 40,2 milhões de euros, verba que se encontrava refletida nas demonstrações financeiras da empresa.

Quadro 27: Compensação financeira por regularizar à Sata Air Açores, S.A.

(em Euro)

Compensação financeira		01-01-2009 a 31-12-2013
Validada	(1)	59.032.353
Não aceite	(2)	273.506
Solicitada aguardar validação	(3)	56.128.929
Total	(4)=(1)+(2)+(3)	115.434.788
Transferências	(5)	75.269.040
Por pagar contabilizada	(6)=(4)-(5)	40.165.748
Por pagar retificada da quantia não validada	(7)=(6)-(2)	39.892.242

¹³⁵ O Governo Regional dos Açores, através da então Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos, apresentou duas candidaturas ao objetivo específico 10.1 – *Compensar os custos de funcionamento dos sistemas de transporte no arquipélago*, do eixo prioritário 5 – *Compensar os sobrecustos da ultraperifericidade*, do PROCONVERGÊNCIA.

A operação designada de *Compensar os custos de funcionamento no transporte aéreo interilhas (2007-2009)* foi aprovada em 03-11-2008, com uma despesa pública de 38 474 805,25 euros e uma participação FEDER de 19 584 528 euros. A operação denominada *Compensações financeiras à Sata Air Açores (2010-2011)* foi aprovada em 08-06-2010, com uma despesa pública de 53 223 631,16 euros e uma participação FEDER de 29 654 812 euros (doc.ºs 03.168 a 03.171).

¹³⁶ Tendo por base os documentos facultados pela concessionária durante os trabalhos de campo, que integram verbas recebidas já no decurso de 2014.



- 490 A concessionária não procedeu ao ajustamento da dívida a receber da Região, deduzindo as importâncias que não foram aceites, no montante global de 273,5 mil euros, abrangendo os períodos de janeiro a maio de 2009, e de outubro de 2009 a setembro de 2011.
- 491 Ora, considerando o referido ajustamento contabilístico, **os créditos detidos sobre a Região, à data de 31-12-2013, perfaziam 39,9 milhões de euros**, respeitando a seis trimestres decorridos e a uma parcela de 1 milhão de euros referente ao 3.º trimestre do 3.º ano da concessão, pago de forma fracionada¹³⁷.
- 492 Entre 2009 e 2013, as importâncias relativas às compensações financeiras devidas pela Região e evidenciadas no balanço da Sata Air Açores, S.A., registaram um acréscimo de 175%, tendo passado de 14,6 milhões de euros em 2009 para 40,2 milhões de euros em 2013. Em consequência, tais créditos já constituíam 26% da estrutura do ativo da empresa (13% em 2009).
- 493 O aumento da dívida a receber da Região, no âmbito da concessão das rotas aéreas interilhas, repercutiu-se no progressivo agravamento da dívida financeira da Sata Air Açores, S.A., e dos encargos financeiros suportados, face à inexistência de alternativas para a obtenção dos meios financeiros necessários à satisfação das responsabilidades correntes.

¹³⁷ À data dos trabalhos de campo – que decorreram entre janeiro e março de 2015 – encontravam-se por regularizar verbas no montante global de 42,5 milhões de euros, referentes a sete trimestres da concessão, a saber:

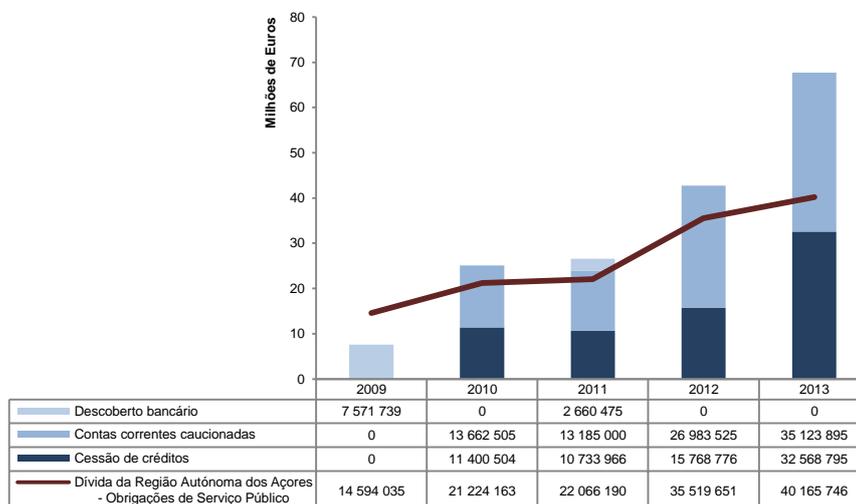
- 2.º e 4.º trimestres do 3.º ano da concessão, no total de 11,3 milhões de euros;
- 2.º, 3.º e 4.º trimestres do 4.º ano da concessão, incluindo um pedido de reequilíbrio financeiro, no valor de 18,5 milhões de euros;
- 1.º e 2.º trimestres do 5.º ano da concessão e um pedido de reequilíbrio financeiro, no montante de 12,7 milhões de euros.

Da referida importância, o concedente já tinha validado a quantia de 29,8 milhões de euros, não tendo aceitado verbas na ordem dos 2,2 milhões de euros, resultantes da redução da compensação financeira referente aos quatro trimestres do 3.º ano da concessão e correspondente pedido de reequilíbrio financeiro.

Deste modo, na data em referência encontravam-se por validar 24,3 milhões de euros, os quais incluíam verbas na ordem dos 11,6 milhões de euros, relativa ao 1.º e 2.º trimestres do 5.º e último ano da concessão (*cf.* Apêndice XI).

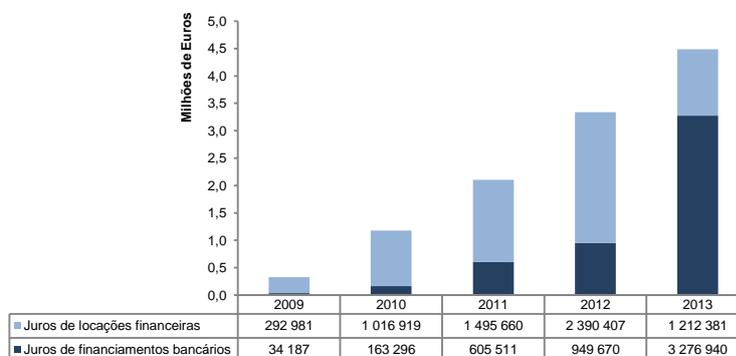


Gráfico 65 – Dívida da Região Autónoma dos Açores vs. Recurso ao endividamento pela Sata Air Açores, S.A



494 O recurso sistemático a linhas de crédito de curto prazo com aquela finalidade constituiu um fator de pressão adicional sobre a tesouraria da empresa.

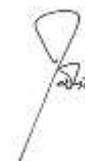
Gráfico 66 – Juros suportados



495 Os encargos financeiros associados a estas linhas de crédito não integraram o cálculo do défice de exploração, conforme estabelecido contratualmente, nem foram considerados para efeitos de reposição do equilíbrio financeiro do contrato.

496 **Os atrasos no pagamento das compensações financeiras devidas pela Região** contribuíram para o agravamento da situação económica e financeira da Sata Air Açores, S.A.

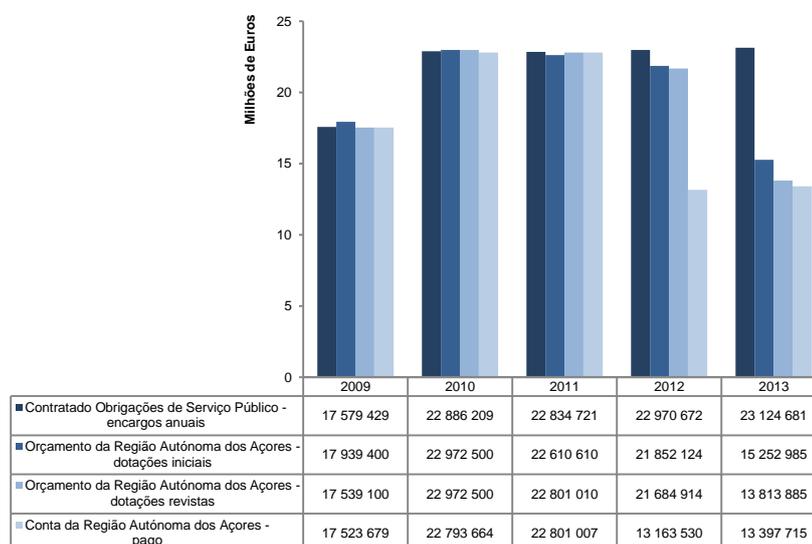
497 Sobre esta matéria, assinala-se a *ênfase* dos auditores externos, em sede de certificação legal de contas de 2011, e reiterada nas certificações legais das contas relativas a 2012 e a 2013 sobre a **continuidade das operações**, quando refere que estas dependiam do «(...) recebimento das compensações financeiras, da capacidade de renegociação das



linhas de crédito junto das instituições financeiras, do apoio do acionista e do sucesso futuro das operações».

- 498 Assinala-se, também, que **o orçamento da Região Autónoma dos Açores para 2013 não contemplou dotação suficiente** para fazer face aos encargos anuais assumidos pela Região, no âmbito do contrato de concessão celebrado com a Sata Air Açores, S.A., na medida em que tais encargos ascenderam a 23,1 milhões de euros, enquanto a dotação revista se cifrou em 13,8 milhões de euros.

Gráfico 67 – Dotações inscritas no Orçamento da Região relativas ao contrato de concessão



35. Conclusão

- 499 No âmbito do contrato de concessão de serviços aéreos no interior da Região Autónoma dos Açores, que vigorou entre janeiro de 2009 e setembro de 2014, conclui-se que **os défices de exploração reais excederam em 14,5 milhões de euros os valores contratualizados.**
- 500 Atendendo aos limites máximos fixados para as indemnizações compensatórias, a expressão daqueles desvios implicou que a rentabilidade obtida, por via da remuneração de capital, fosse absorvida pela componente dos défices de exploração não compensados.
- 501 São diversos os fatores que estiveram na origem dos desvios apurados, a saber:
- a redução dos níveis de receita gerados pelo transporte aéreo interilhas, reflexo da conjuntura económica adversa, com o conseqüente impacto ao nível da procura;



- a rigidez da estrutura de custos da empresa – em 2013, as despesas com o pessoal (27,8 milhões de euros) representaram 44,6% dos gastos e perdas operacionais¹³⁸;
- o eventual sobredimensionamento da frota da Sata Air Açores, S.A., que no contexto descrito tornou mais problemática a diluição dos custos fixos;
- a prestação de um serviço que excedeu os mínimos contratualmente estabelecidos, sem a adequada compensação financeira¹³⁹.

502 A evolução da receita não era uma variável controlável pela gestão, porquanto a empresa encontrava-se vinculada à execução da estrutura tarifária constante da sua proposta¹⁴⁰.

503 O elevado peso dos custos fixos na exploração dificulta o ajustamento da estrutura de custos a conjunturas adversas (não obstante, nos 3.º e 4.º anos da concessão esta componente dos custos ter ficado aquém dos valores estimados, tendo registado um desvio marginal de +1% no 5.º e último ano).

¹³⁸ Excluindo as perdas imputadas de subsidiárias decorrentes da aplicação do método da equivalência patrimonial e da consequente incorporação dos resultados negativos da subsidiária Sata Internacional, S.A..

¹³⁹ Ponto 20.1., *supra*.

¹⁴⁰ Tendo por referência os valores máximos por rota, fixados no anúncio do concurso.



Capítulo II

Concessão de serviços aéreos entre o Continente e os Açores e entre os Açores e a Madeira

36. Obrigações de serviço público

- 504 Em 20-10-2010, foi publicada no Jornal Oficial da União Europeia a Comunicação da Comissão Europeia relativa à imposição pelo Governo Português de obrigações modificadas de serviço público aos serviços aéreos regulares entre o Continente e os Açores e entre os Açores e a Madeira¹⁴¹.
- 505 As obrigações de serviço público determinavam mínimos para a frequência das rotas e para a capacidade de lugares e de carga oferecidos, por rota e por estação IATA, estabeleciam a estrutura tarifária, fixavam máximos para as tarifas e dispunham sobre as categorias de aeronaves utilizadas, a continuidade e a pontualidade dos serviços, os horários e a comercialização dos voos, os transbordos e a carga e os serviços postais.
- 506 Entre 2009 e 2013, a Sata Internacional, S.A., explorou os serviços aéreos nas rotas em causa, em regime de *code-share* com a TAP Portugal, S.A., com exceção da rota Lisboa/Pico/Lisboa.

37. Indemnizações compensatórias

- 507 A exploração dos serviços aéreos nas rotas em apreço foi titulada pelos programas de exploração anuais apresentados pela transportadora e aprovados pelo Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P., e comparticipada pelo Estado, mediante a atribuição de um subsídio às viagens dos residentes e dos estudantes e através do suporte do custo dos encaminhamentos dos passageiros nas viagens com origem e destino às ilhas sem ligação direta ao Continente e ao Funchal.
- 508 O subsídio ao bilhete cifrava-se em 105,00 euros por viagem de ida e volta nas rotas Lisboa/Santa Maria/Lisboa, Lisboa/Pico/Lisboa e Porto/Terceira/Porto, e em 86,00 euros por viagem de ida e volta nas rotas Lisboa/Ponta Delgada/Lisboa, Lisboa/Terceira/Lisboa, Lisboa/Horta/Lisboa, Funchal/Ponta Delgada/Funchal e Porto/Ponta Delgada/Porto.
- 509 A certificação dos montantes a pagar à Sata Internacional, S.A., era da responsabilidade da Inspeção Geral de Finanças.

¹⁴¹ Doc. 03.056. Estão abrangidas as seguintes rotas: Lisboa/Ponta Delgada/Lisboa; Lisboa/Terceira/Lisboa; Lisboa/Horta/Lisboa; Funchal/Ponta Delgada/Funchal; Porto/Ponta Delgada/Porto; Lisboa/Santa Maria/Lisboa; Porto/Terceira/Porto e Lisboa/Pico/Lisboa.



37.1. Cálculo

510 As indemnizações compensatórias contabilizadas pela Sata Internacional, S.A., no período objeto de auditoria, ascenderam a 49,7 milhões de euros, dos quais, 18,9 milhões de euros respeitaram a “encaminhamentos” e 30,8 milhões de euros a “subsídios ao bilhete”, conforme quadro *infra*¹⁴².

511 A este montante – 49,7 milhões de euros – acresceram 8,4 milhões de euros referentes à prestação de serviço em regime de *code-share* com a TAP Portugal, S.A..

Quadro 28: Obrigações modificadas de serviço público – Indemnizações compensatórias

(em milhares de Euro)

Ano	Sata Internacional, S.A.					Regular *	Direção-Geral do Tesouro e Finanças						Em dívida 31-12-2013
	Obrigações de Serviço Público			Code-share TAP	Total		Pagamentos						
	Re-en-cami-nha-mentos (1)	Subsídio ao bilhete (2)	Total (3)=(1)+(2)				Ano	Re-en-cami-nha-mentos (7)	Subsídio ao bilhete (8)	Total (9)=(7)+(8)	Code-share TAP (10)	Total (11)=(9)+(10)	
(1)	(2)	(3)=(1)+(2)	(4)	(5)=(3)+(4)	(6)	-	(7)	(8)	(9)=(7)+(8)	(10)	(11)=(9)+(10)	(12)=(5)-(11)	
2009	4.728	4.729	4.730	4.731	4.732	316	2009	0	0	0	0	0	0
							2010	2.026	4.135	6.161	0	6.161	
							2011	2.702	2.365	5.067	1.771	6.838	
Sub-total	4.728	6.500	11.228	1.771	12.999	316	-	4.728	6.500	11.228	1.771	12.999	0
2010	3.922	3.923	3.924	3.925	3.926	-604	2010	0	0	0	0	0	0
							2011	1.519	2.578	4.098	1.037	5.135	
							2012	2.403	4.182	6.584	310	6.894	
Sub-total	3.922	6.760	10.682	1.347	12.029	-604	-	3.922	6.760	10.682	1.347	12.029	0
2011	3.585	3.586	3.587	3.588	3.589	3.590	2011	0	0	0	0	0	0
							2012	1.688	4.362	6.051	396	6.446	
							2013	1.897	1.638	3.534	1.598	5.133	
Sub-total	3.585	6.000	9.585	1.994	11.579	3	-	3.585	6.000	9.585	1.994	11.579	0
2012	3.447	3.448	3.449	3.450	3.451	3.452	2012	0	0	0	0	0	4
							2013	1.371	4.815	6.186	1.165	7.351	
Sub-tot.	3.447	5.734	9.181	1.875	11.055	-702	-	1.371	4.815	7.557	1.165	7.351	3.705
2013	3.228	5.784	9.012	1.453	10.465	0	-	0	0	0	0	0	10
Sub-total	3.228	5.784	9.012	1.453	10.465	0	-	0	0	0	0	0	10.465
Total	18.909	30.778	49.687	8.440	58.127	-987	-	13.606	24.075	39.052	6.277	43.957	14.170

* As notas às demonstrações financeiras referentes aos subsídios à exploração quantificam regularizações de indemnizações compensatórias respeitantes a anos anteriores. Estas regularizações não estão refletidas nas respetivas notas relativas aos valores a receber do Estado.

512 São de salientar os decréscimos dos montantes das indemnizações compensatórias calculadas anualmente, em resultado da redução da procura nas rotas concessionadas e, conseqüentemente, do número de bilhetes a subsidiar.

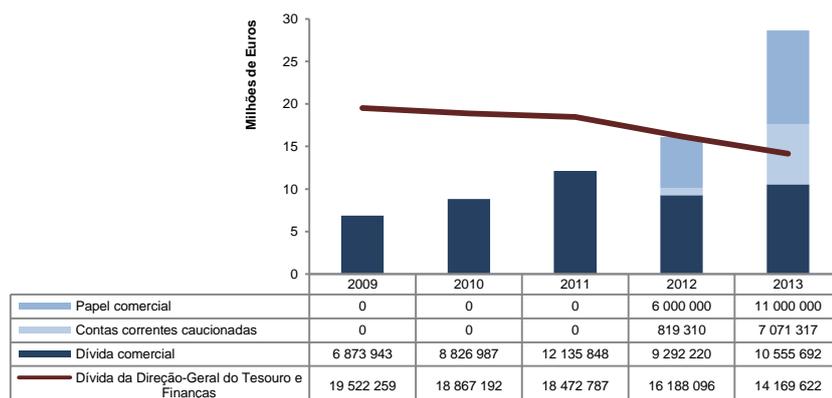
¹⁴² Conforme anexos às demonstrações financeiras de 2009, 2010, 2011, 2012 e 2013, notas relativas aos Réditos – Vendas e prestações de serviços e Subsídios à exploração e aos Ativos financeiros – Clientes e outras contas a receber.



37.2. Pagamento

- 513 Entre 2009 e 2013, a Sata Internacional, S.A., registou recebimentos da Direção-Geral do Tesouro e Finanças na importância de 44 milhões de euros.
- 514 **No final de 2013, encontravam-se por regularizar 14,2 milhões de euros**, dos quais, 3,7 milhões de euros relativos às indemnizações compensatórias de 2012 e 10,5 milhões de euros referentes a 2013, exercício relativamente ao qual não tinha sido processada qualquer verba.
- 515 No período em referência, **o Estado**, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças **demorou cerca de dois anos, após o encerramento de cada exercício, a regularizar as indemnizações compensatórias devidas**.
- 516 O pagamento atempado das indemnizações compensatórias teria atenuado o recurso crescente ao endividamento, mas não foi fator determinante do seu agravamento.

Gráfico 68 – Dívida da DGTF vs. Dívida comercial e financeira da Sata Internacional, S.A.



Nota – No gráfico não se considerou a dívida financeira decorrente da locação financeira das aeronaves.

- 517 A documentação disponibilizada pela Sata Internacional, S.A.¹⁴³, não permitiu certificar os valores constantes das demonstrações financeiras, quer quanto aos registos das indemnizações compensatórias relativas a cada ano, quer quanto aos montantes pagos e por pagar pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças¹⁴⁴.
- 518 Na certificação legal de contas de 2013 foi expressa uma *ênfase* associada à importância do recebimento dos créditos detidos sobre as entidades Estatais em tempo oportuno, uma vez que, neste exercício, a empresa apresentou um passivo corrente superior, em cerca de 4,3 milhões de euros, ao ativo corrente, facto indiciador das dificuldades em liquidar dívidas de curto prazo.

¹⁴³ Doc.os 03.255 a 03.259.

¹⁴⁴ Esta matéria foi objeto de uma *reserva* na certificação legal de contas de 2013, expressa nos seguintes termos: «(...) não foi possível obter, até à data atual, informação completa para concluir sobre a correção, em 31 de dezembro de 2013, do montante global das compensações financeira a receber do Governo e sobre a realização do supramencionado crédito sobre a entidade estatal (...)».



Capítulo III

Concessão de serviços aéreos na rota Funchal/Porto Santo/Funchal

38. Contratos de concessão

38.1. Obrigações de serviço público

519 Os serviços aéreos regulares na rota Funchal/Porto Santo/Funchal encontram-se sujeitos a obrigações modificadas de serviço público¹⁴⁵, impostas pelo Governo da República.

38.2. Contratos celebrados

520 Entre 2009 e 2013 a exploração destes serviços foi da responsabilidade da Sata Air Açores, S.A., em regime de exclusividade, enquanto concessionária, no âmbito dos seguintes contratos:

Quadro 29: Contratos de concessão – Rota Funchal/Porto Santo/Funchal – Sata Air Açores, S.A.

Concedente	Entidade representante do concedente	Procedimento pré-contratual	Data do contrato	Execução			
				Física		Financeira	
				Início	Conclusão	Início	Conclusão
Estado	Instituto Nacional de Aviação Civil	Concurso público	30-07-07	14-08-07	13-08-10	14-08-07	13-08-10
		Ajuste direto	12-08-10	14-08-10	31-12-10	14-08-10	31-12-10
		Concurso público	30-12-10	01-01-11	31-12-13	01-01-11	-

521 O plano de exploração, por estação IATA, é submetido pela Sata Air Açores, S.A., ao Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P., para efeitos de aprovação, com a indicação das frequências, das capacidades e das faixas horárias.

38.3. Compensação financeira contratada

522 O regime de cálculo e de pagamento das indemnizações compensatórias é semelhante ao da concessão dos serviços aéreos regulares entre as ilhas dos Açores¹⁴⁶.

523 Os pagamentos finais são efetuados, após certificação do relatório anual de execução da concessão apresentado pela Sata Air Açores, S.A., pela Inspeção Geral de Finanças.

¹⁴⁵ Doc.ºs 03.052 a 03.054.

¹⁴⁶ Ponto 34., *supra*.



524 Nos contratos de concessão celebrados entre o Estado e a Sata Air Açores, S.A., estabeleceu-se que o pagamento das compensações financeiras seria efetuado do seguinte modo:

- mensalmente, no período de agosto a dezembro de 2010, no valor correspondente a 1/5 do limite máximo contratado, sendo o pagamento final efetuado após o apuramento da compensação devida¹⁴⁷;
- relativamente aos períodos de agosto de 2008 a outubro de 2010 e de janeiro de 2011 a dezembro de 2013, ficou estipulado o seguinte; *i)* os 1.º, 2.º e 3.º trimestres de cada ano da concessão eram pagos após cada trimestre; *ii)* o acerto do valor é feito na indemnização compensatória relativa ao 4.º trimestre de cada ano da concessão¹⁴⁸.

525 Entre agosto de 2008 e dezembro de 2013¹⁴⁹, o limite máximo das indemnizações compensatórias contratadas, no âmbito do contrato de concessão de serviços aéreos na rota Funchal/Porto Santo/Funchal celebrado com o Estado, ascendeu a 8,5 milhões de euros, conforme quadro *infra*.

Quadro 30: Indemnizações compensatórias

(em Euro)

Âmbito temporal	Indemnizações compensatórias contratadas – Limites máximos		
	Déficit de exploração (1)	Remuneração de capital (2)	Indemnização compensatória (3)=(1)+(2)
Agosto de 2008 a agosto de 2009	622.267	289.142	911.409
Agosto de 2009 a agosto de 2010	487.439	304.928	792.367
Agosto a dezembro de 2010	810.793	89.207	900.000
Janeiro a dezembro de 2011	n.d.	n.d.	1.950.350
Janeiro a dezembro de 2012	n.d.	n.d.	1.999.473
Janeiro a dezembro de 2013	n.d.	n.d.	1.995.557
Total	-	-	8.549.156

39. Indemnizações compensatórias

39.1. Relatórios de execução financeira

526 A certificação da compensação financeira a pagar à Sata Air Açores, S.A., foi da responsabilidade da Inspeção-Geral de Finanças e resultou da análise do relatório anual da execução da concessão.

¹⁴⁷ Cfr. n.º 1 da cláusula 30.ª do contrato de concessão de 12-08-2010 (doc. 03.053).

¹⁴⁸ Cfr. cláusula 29.ª do contrato de concessão de 30-07-2007 e cláusula 30.ª do contrato de concessão de 30-12-2010 (doc.ºs 03.052 e 03.054).

¹⁴⁹ O âmbito temporal da presente análise difere do âmbito temporal da auditoria, uma vez que os períodos anuais do contrato de concessão, de 2007 a 2010, não correspondem ao ano económico.



- 527 Nos contratos de concessão de 12-08-2010 e de 31-12-2010, foi estabelecido um prazo máximo de 180 dias, após o decurso de cada ano da concessão, para a remessa do referido relatório à Inspeção-Geral de Finanças. O contrato de 30-07-2007 foi omissivo quanto ao prazo para a remessa do relatório anual de execução da concessão.
- 528 Da análise da informação relativa à execução financeira do contrato de concessão¹⁵⁰, conclui-se que:
- no cálculo das indemnizações compensatórias apuradas pela Sata Air Açores, S.A. – 14,1 milhões de euros –, 13 milhões de euros respeitaram ao défice de exploração efetivo e 1,1 milhões de euros à remuneração de capital¹⁵¹;
 - o valor pedido à concedente correspondeu ao limite máximo contratado – 8,6 milhões de euros¹⁵².
- 529 Estes montantes foram refletidos nos documentos de prestação de contas de 2009 a 2013.

39.2. Cálculo

39.2.1. Défice de exploração

- 530 O défice de exploração efetivo da concessão da rota Funchal/Porto Santo/Funchal – 13 milhões de euros – ultrapassou em 5,1 milhões (+65,2%) os défices de exploração previstos no contrato¹⁵³.

¹⁵⁰ *Apêndice XII.*

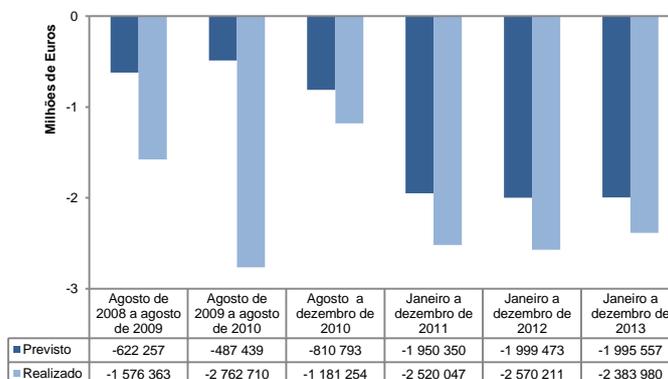
¹⁵¹ *Cfr.* Relatórios de execução financeira da concessão da rota Funchal/Porto Santo/Funchal (doc.ºs 03.172 a 03.177).

¹⁵² Correspondente às verbas solicitadas para os períodos da concessão de agosto de 2008 a dezembro de 2012, no montante de 6,6 milhões de euros, e de janeiro de 2013 a dezembro de 2013, na importância de 2 milhões de euros (*cfr.* *Apêndice XII*).

¹⁵³ Também nesta concessão o défice de exploração é determinado anualmente, *ex post*, em função dos custos e proveitos devidamente justificados e efetivamente incorridos na exploração do serviço, **excluindo os custos financeiros e extraordinários** (*cfr.* alínea *a*) do n.º 2 da cláusula 28 do contrato de concessão de serviços aéreos regulares entre Funchal/Porto Santo/Funchal, de 30-07-2007, alínea *a*) do n.º 2 da cláusula 28 do contrato de concessão de serviços aéreos regulares entre Funchal/Porto Santo/Funchal, de 12-08-2010, e alínea *a*) do n.º 2 da cláusula 28 do contrato de concessão de serviços aéreos regulares entre Funchal/Porto Santo/Funchal, de 30-12-2010 – doc.ºs 03.052 a 03.054).



Gráfico 69 – Défice de exploração – Valores previstos e realizados



- 531 Os desvios apurados resultaram, sobretudo, da quebra verificada nos rendimentos da operação, em virtude de o número de passageiros transportados ter ficado substancialmente aquém do previsto.
- 532 Não obstante os gastos totais terem sido inferiores aos previstos nos períodos de agosto de 2008 a agosto de 2010 e nos dois últimos anos da concessão, as reduções registadas foram, ainda assim, insuficientes para minorar o impacto na exploração associado aos decréscimos dos rendimentos totais, excetuando 2013.
- 533 De agosto a dezembro de 2010 e de janeiro a dezembro de 2011, os défices de exploração foram agravados pelos acréscimos dos custos variáveis, nomeadamente combustíveis, *handling* e taxas aeroportuárias, dos custos fixos, designadamente os resultantes da Direção de Operações de Voo e dos custos comerciais e administrativos (que têm uma componente fixa e outra variável).

Gráfico 70 – Rendimentos – Desvio entre valores previstos e realizados

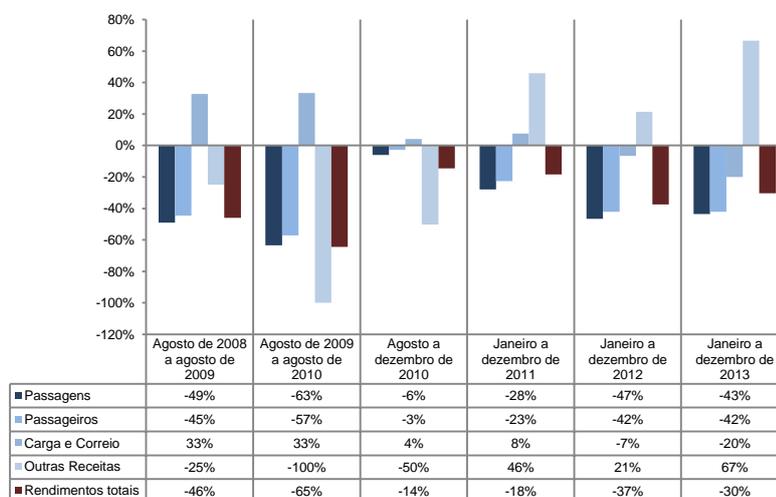
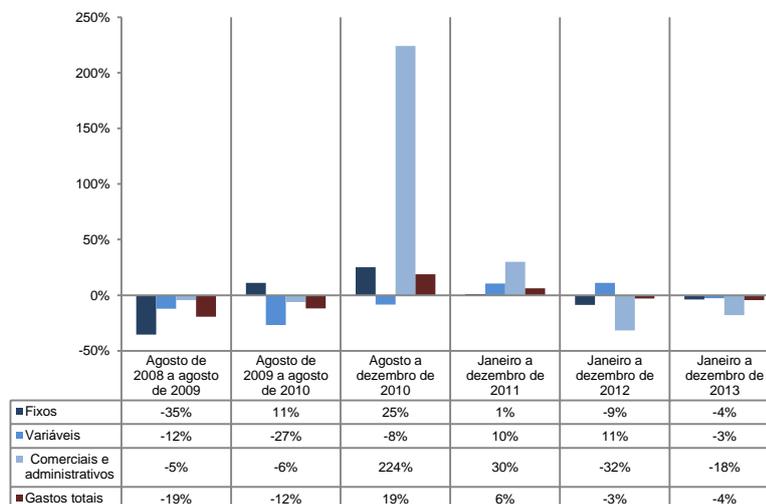




Gráfico 71 – Gastos – Desvio entre valores previstos e realizados



534 As oscilações dos custos variáveis decorreram da utilização, na operação, do avião *DASH Q400*¹⁵⁴, com capacidade para 80 passageiros, em substituição do *DASH Q200*, com uma capacidade para 37 passageiros.

39.2.2. Remuneração de capital

535 Os contratos de concessão para a exploração da rota Funchal/Porto Santo/Funchal incluíram uma componente destinada ao “lucro do negócio”, designada de remuneração de capital¹⁵⁵.

536 As taxas de remuneração do capital cifraram-se em 6,97%, até 13-08-2010, e 6,08%, no período compreendido entre 14-08-2010 e 31-12-2013, data do termo da concessão.

537 A Sata Air Açores, S.A., apenas pediu esta componente da indemnização compensatória com referência ao período da concessão que finalizou em agosto de 2010. A partir

¹⁵⁴ Esta alteração de equipamento ocorreu em 2011 (durante um período não especificada no relatório anual de execução) e em 2012, durante 3 meses (doc.ºs 03.175, 03.176, 03.181 e 03.182).

¹⁵⁵ Nos termos da alínea *b*) do n.º 2 da cláusula 28 do contrato de concessão de serviços aéreos regulares entre Funchal/Porto Santo/Funchal, de 30-07-2007, que vigorou de agosto de 2008 a 13-08-2010, a remuneração de capital era obtida pela multiplicação dos custos de exploração «... por uma taxa de remuneração igual ao indexante da taxa Euribor a um ano arredondada às milésimas, calculada segundo a média das taxas em vigor no último dia de cada mês do ano em causa (...), acrescida de dois vírgula cinco (2,5) pontos percentuais» (cfr. doc. 03.052).

Por seu turno, em conformidade com a alínea *b*) do n.º 2 da cláusula 28 do contrato de concessão de serviços aéreos regulares entre Funchal/Porto Santo/Funchal, de 12-08-2010, e a alínea *b*) do n.º 2 da cláusula 28 do contrato de concessão de serviços aéreos regulares entre Funchal/Porto Santo/Funchal, de 30-12-2010, que abrangeram o período da concessão compreendido entre 14-08-2010 e 31-12-2013 (doc.ºs 03.053 e 03.054), esta componente da indemnização compensatória correspondia à «... remuneração aos ativos líquidos afetos à atividade da concessão no início de cada período anual da mesma, líquidos dos apoios ao investimento efetuados pelo Estado ou fundos estruturais da União Europeia, que terá como limite máximo de uma taxa anual postecipada de 6,08%...».



desta data, e tendo em conta a dimensão dos desvios ocorridos na exploração, passou a pedir apenas o limite máximo da indemnização compensatória destinada à cobertura dos défices de exploração, deixando de auferir qualquer verba associada à remuneração do capital investido na atividade.

39.2.3. Reposição do equilíbrio financeiro

- 538 A Sata Air Açores, S.A., solicitou a reposição do equilíbrio financeiro do contrato de concessão no período de agosto de 2009 a agosto de 2010.
- 539 O pedido de reequilíbrio financeiro – 43,9 mil euros – respeitou às variações nas taxas de controlo de terminal.

39.3. Certificação pelo concedente

- 540 Tal como foi referido, e de acordo com o previsto nos contratos de concessão¹⁵⁶, cabe à Inspeção-Geral de Finanças certificar as compensações financeiras a pagar pela concedente. Neste sentido, a Inspeção-Geral de Finanças procedeu à análise da compensação financeira pedida pela Sata Air Açores, S.A., no que concerne aos relatórios de execução financeira da concessão relativos ao período de agosto de 2008 a dezembro de 2012, e que incidiu sobre o défice de exploração, a remuneração de capital e a reposição de equilíbrio financeiro¹⁵⁷.

Quadro 31: Compensação financeira aceite pela concedente – agosto de 2008 a dezembro de 2012
(em Euro)

Componente	Compensação financeira		
	Pedido Sata Air Açores, S.A. (1)	Validado* IGF (2)	Diferença pedido/validado (3)=(2)-(1)
Défice de exploração (1)	5.959.529	6.264.457	304.928
Remuneração de capital (2)	594.070	289.142	-304.928
Indemnização Compensatória (3)=(1)+(2)	6.553.599	6.553.599	0
Reequilíbrio financeiro (4)	43.860	0	-43.860
Compensação financeira (5)=(3)+(4)	6.597.459	6.553.599	-43.860

* Denominou-se de "validado" apesar das informações da IGF não se encontrarem despachadas.

¹⁵⁶ Cfr. n.º 3 da cláusula 28.ª do contrato de concessão de serviços aéreos regulares entre Funchal/Porto Santo/Funchal, de 30-07-2007, n.º 3 da cláusula 28.º do contrato de concessão de serviços aéreos regulares entre Funchal/Porto Santo/Funchal, de 12-08-2010 e n.º 3 da cláusula 28.ª do contrato de concessão de serviços aéreos regulares entre Funchal/Porto Santo/Funchal, de 30-12-2010 (doc.ºs 03.052 a 03.054).

¹⁵⁷ Conforme informações disponibilizadas pela entidade auditada, o último projeto de relatório da Inspeção Geral de Finanças reportava-se ao ano da concessão de 2012.



- 541 A compensação financeira pedida foi de 6,6 milhões de euros. No entanto, os cálculos validados pela Inspeção Geral de Finanças foram inferiores em 43,9 mil euros face aos montantes solicitados pela concessionária¹⁵⁸.
- 542 As importâncias não aceites respeitaram ao pedido de reequilíbrio financeiro, que foi recusado com fundamento na falta de enquadramento no respetivo contrato.

Quadro 32: Margem de exploração – Agosto de 2008 a dezembro de 2012

(em Euro)

Componente		Valor
Défice de exploração efetivo	(1)	10.610.585
Défice de exploração validado* IGF	(2)	6.264.457
Reequilíbrio financeiro aceite IGF	(3)	0
Défice de exploração não compensado	(4)=(1)-(2)-(3)	4.346.128
Remuneração de capital validada* IGF	(5)	289.142
Margem de exploração	(6)=(5)-(4)	-4.056.986

* Denominou-se de "validado" apesar das informações da IGF não se encontrarem despachadas.

- 543 As importâncias aceites pela concedente, em matéria de défice de exploração, foram inferiores em 4,3 milhões de euros ao défice de exploração efetivo da concessionária.
- 544 Se se considerar a compensação financeira validada, verifica-se que o défice de exploração não compensado foi de 4,1 milhões de euros.

39.4. Pagamento

- 545 As transferências realizadas pela concedente, através da Direção Geral do Orçamento e Tesouro, encontram-se expressas no quadro inserto no Apêndice XIII¹⁵⁹.
- 546 **No final de 2013**, encontravam-se por regularizar cerca de 1,5 milhões de euros, correspondentes: *i*) ao 4.º trimestre do 2.º ano da concessão (2012) – 499,9 mil euros; *ii*) e aos 3.º e 4.º trimestres do 3.º ano da concessão (2013) – 997,8 mil euros.
- 547 Tais montantes encontravam-se refletidos no balanço da empresa e representavam 3,6% das verbas pendentes de regularização, relacionadas com os contratos de concessão.
- 548 **Considerando os valores validados pela concedente até 31-12-2012**, conclui-se que, não obstante a existência de um contrato de concessão, que visava assegurar a cobertura do défice de exploração, bem como uma remuneração do capital investido na atividade, a derrapagem ocorrida nos défices de exploração da rota Funchal/Porto Santo/Funchal acabou por determinar que a Sata Air Açores, S.A., suportasse um prejuízo acumulado de 4,1 milhões de euros.

¹⁵⁸ Doc.ºs 03.179 a 03.182.

¹⁵⁹ Quadro elaborado com base nas informações constantes dos relatórios de execução da concessão, nos relatórios e contas da Sata Air Açores, S.A., e nos projetos de relatório da Inspeção-Geral de Finanças.



40. Conclusão

- 549 No âmbito dos contratos de concessão celebrados com o Estado para a prestação de serviços aéreos na rota Funchal/Porto Santo/Funchal, que vigoraram entre agosto de 2008 e dezembro de 2013, constatou-se que **os défices de exploração reais ultrapassaram em 5,1 milhões de euros os valores contratualizados.**
- 550 Os desvios apurados resultaram, essencialmente, da **acentuada queda dos rendimentos operacionais**, motivada por fluxos de tráfego significativamente inferiores às estimativas efetuadas, e ao **comportamento evidenciado pelos gastos de exploração**, que revelaram elevada rigidez na adaptação aos condicionalismos em que se desenvolveu a operação.
- 551 No final de 2013, a dívida do Estado emergente destes contratos ascendia a 1,5 milhões de euros.



Capítulo IV

Concessão da gestão de infraestruturas aeroportuárias na Região Autónoma dos Açores

41. Contrato de concessão

- 552 A Região Autónoma dos Açores concessionou à Sata Gestão de Aeródromos, S.A., a exploração do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos aeródromos do Corvo, da Graciosa, do Pico e de São Jorge e na aerogare das Flores¹⁶⁰.
- 553 Esta concessão foi formalizada através de um contrato outorgado em 01-07-2005, com a duração de 10 anos e com a possibilidade de renovação por períodos sucessivos de 5 anos, até ao limite máximo de 20 anos.
- 554 A exploração do serviço público em referência, compreende a prestação de serviços destinados a assegurar a assistência nas partidas e chegadas de aeronaves, no embarque, desembarque e encaminhamento de passageiros, carga e correio nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e São Jorge e na aerogare das Flores, bem como a manutenção e o desenvolvimento das respetivas infraestruturas aeroportuárias¹⁶¹.
- 555 Inclui, também, o estudo, planeamento, construção, exploração e desenvolvimento de novas estruturas civis aeroportuárias, assim como encargos e investimentos conexos, quando atribuídos pela concedente¹⁶².
- 556 Constituem receita da Sata Gestão de Aeródromos, S.A., as taxas a cobrar pela utilização do domínio público ou dos respetivos serviços e equipamentos¹⁶³, designadamente as taxas de tráfego, as taxas de assistência em escala (*handling*), as taxas de ocupação e as taxas de natureza comercial.

42. Compensação financeira

- 557 A compensação financeira atribuída pela Região Autónoma dos Açores à concessionária, para a totalidade do prazo do contrato, ascende a 23,2 milhões de euros.

¹⁶⁰ Doc.ºs 03.057 e 03.058.

¹⁶¹ Cfr. cláusula 5.ª do contrato de concessão (doc.ºs 03.057 e 03.058).

¹⁶² Designadamente a manutenção das pistas e zonas de estacionamento, vedação, vias rodoviárias de acesso e sinalização luminosa; a substituição de redes e centrais elétricas e equipamento eletrónico, de comunicações e rádio e meteorologia; a substituição de passadeiras rolantes; a substituição de viaturas de bombeiros; a substituição de pavimentos de pistas; a substituição de radiofaróis e equipamentos de sinalização de aproximação; a realização de testes às condições de segurança ou de capacidade dos pavimentos e a instalação de novo equipamento técnico de operação (cláusula 9.ª do contrato de concessão).

¹⁶³ Cfr. artigos 20.º e 21.º do [Decreto Legislativo Regional n.º 35/2002/A, de 21 de novembro](#).



- 558 O valor efetivo das transferências mensais corresponde à compensação financeira anual, deduzida das taxas cobradas pela concessionária.
- 559 Os investimentos, da responsabilidade da concedente, cuja execução foi cometida à Sata Gestão de Aeródromos, S.A., no período 2009 a 2013, mediante Resolução do Conselho de Governo, em sede de aprovação dos planos anuais e plurianuais de exploração dos aeródromos regionais, ascenderam a 117,6 milhões de euros (43,6 milhões de euros aprovados através dos planos anuais e 74,1 milhões de euros através dos planos plurianuais)¹⁶⁴.
- 560 Refira-se, a propósito, que os planos plurianuais de exploração não contêm qualquer indicação quanto ao âmbito temporal e respetivo escalonamento anual.
- 561 Nos termos das Resoluções do Conselho do Governo, as transferências da Região Autónoma dos Açores correspondem à componente financeira dos investimentos não comparticipada pelos Fundos Comunitários, conforme protocolos celebrados entre a tutela e a concessionária.
- 562 De acordo com os documentos de prestação de contas, as dotações a transferir, no âmbito dos supramencionados protocolos, no quinquénio 2009-2013, totalizaram 36,4 milhões de euros¹⁶⁵.
- 563 Para financiar os investimentos em referência, a Sata Gestão de Aeródromos, S.A., apresentou diversas candidaturas ao PROCONVERGÊNCIA¹⁶⁶, envolvendo uma despesa pública de 30,6 milhões de euros, tendo sido aprovada uma comparticipação do FEDER de 15,3 milhões de euros, correspondente a 50% da despesa elegível.
- 564 No período de 2009 a 2013, foi fixado em 11,8 milhões de euros o limite máximo da compensação financeira a atribuir à Sata Gestão de Aeródromos, S.A., como contrapartida dos serviços prestados no âmbito do contrato em apreço¹⁶⁷.
- 565 Às verbas previstas para cada um dos anos em referência, foram deduzidas as importâncias relativas às taxas cobradas pela empresa, apurando-se, então, a verba mensal que lhe era devida.

¹⁶⁴ Cfr. *Apêndice IX*.

¹⁶⁵ No mapa facultado pela entidade auditada as dotações a transferir no âmbito dos protocolos, ao abrigo do contrato de concessão, no período de 2009 a 2013, ascendem a 16,7 milhões de euros (doc. 03.059).

¹⁶⁶ Operações integradas no Eixo 10 – Compensar os custos da ultraperifericidade e no objetivo específico 10.2. - Compensar custos de investimento dos sistemas de transporte do arquipélago (doc. 03.060).

¹⁶⁷ O contrato foi celebrado pelo prazo de 10 anos – 2005 a 2015. A compensação financeira global prevista atribuir à Sata Gestão de Aeródromos, S.A., ascendeu a 23,2 milhões de euros, com o seguinte escalonamento anual:

											<i>(em Euro)</i>	
2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total	
											2009-2013	2005-2015
1062.84	2.167.594	2.231.719	2.246.671	2.262.467	2.306.429	2.351.269	2.397.006	2.443.658	2.491.244	1.257.636	11.760.829	23.217.885



Quadro 33: Compensação financeira – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

(em Euro)

Componentes	2009	2010	2011	2012	2013	Total
Limite máximo contratado	2.262.467	2.306.429	2.351.269	2.397.006	2.443.658	11.760.829
Serviços de gestão contabilizados*	1.426.757	1.197.540	1.267.987	1.381.499	1.582.315	6.856.098

566 Com base nestes pressupostos, à data de 31-12-2013, a compensação financeira contabilizada foi de 6,9 milhões de euros, dos quais **encontravam-se por receber 1,6 milhões de euros**¹⁶⁸.

43. Execução de investimentos

567 Através de diversas Resoluções do Conselho do Governo, foi cometida à empresa a execução de diversos investimentos, da responsabilidade da Região Autónoma dos Açores, que ascenderam a 117,6 milhões de euros.

568 A despesa total prevista realizar pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A., no âmbito dos referidos investimentos, foi de 45,5 milhões de euros¹⁶⁹, dos quais, 30,6 milhões de euros para efeitos de financiamento comunitário. A comparticipação do FEDER aprovada foi de 15,3 milhões de euros.

569 A despesa realizada, desagregada por aeródromo e por aerogare, foi de 39,4 milhões de euros, dos quais 15 milhões de euros foram objeto de comparticipação do FEDER.

Quadro 34: Investimentos previstos, realizados, pagos e por regularizar

(em Euro)

Aeródromo / Aerogare	Informações prestadas pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A.*								
	Despesa prevista (1)	FEDER aprovado (2)	Comparticipação da Região Autónoma dos Açores prevista (3)=(1)-(2)	Despesa realizada (4)	FEDER executado (5)	Comparticipação da Região Autónoma dos Açores necessária (6)=(4)-(5)	Transferências da Região Autónoma dos Açores (7)	Transferências FEDER (8)	Transferências FEDER por receber (9)=(5)-(8)
Ilha do Pico	7.686.660	1.867.871	5.818.789	6.802.080	1.737.105	5.064.975	1.192.000	1.737.105	0
Ilha de São Jorge	28.786.816	12.190.168	16.596.648	27.854.925	12.090.792	15.764.133	10.564.500	11.733.846	356.946
Ilha Graciosa	3.234.939	511.422	2.723.517	2.671.651	480.008	2.191.643	629.210	480.008	0
Ilha do Corvo	5.548.570	719.403	4.829.166	1.848.171	695.912	1.152.260	936.000	682.317	13.594
Ilha das Flores	268.487	0	268.487	240.203	0	240.203	0	0	0
Comparticipações adicionais	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	45.525.471	15.288.863	30.236.609	39.417.030	15.003.817	24.413.214	13.321.710	14.633.276	370.540

* Fonte: Quadro II - Investimentos realizados pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A., ao abrigo do contrato de concessão no período de 2009 a 2013, disponibilizado pela entidade auditada no decurso dos trabalhos de campo.

¹⁶⁸ Cfr. doc. 01.027, p. 114 do ficheiro.

¹⁶⁹ Investimentos realizados pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A., ao abrigo do contrato de concessão, no período de 2009 a 2013 (doc. 03.059).



- 570 A componente financeira, da responsabilidade da concedente, foi de 24,4 milhões de euros.
- 571 As transferências provenientes do FEDER totalizavam 14,6 milhões de euros, enquanto as concretizadas pela Região Autónoma dos Açores, no âmbito dos protocolos, ascenderam a 13,3 milhões de euros.
- 572 No decurso dos trabalhos de campo, procedeu-se à confrontação das informações prestadas pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A.¹⁷⁰, com os elementos constantes da nota 8 do anexo às demonstrações financeiras referentes ao exercício de 2013, tendo-se constatado divergências significativas quanto aos montantes previstos realizar, bem como em relação às transferências recebidas.
- 573 No referido anexo, a dotação financeira prevista transferir pela Região era de 36,4 milhões de euros, tal como consta dos protocolos celebrados com a concessionária, enquanto os valores efetivamente recebidos foram inferiores a metade – 15,3 milhões de euros.

Quadro 35: Outras contas a receber – Nota 8 às demonstrações financeiras de 2013

(em Euro)

Aeródromo / Aerogare	Balanço a 31-12-2013 - Nota 8 - Ativos financeiros			
	Total do protocolo (1)	Executado (2)	Recebido (3)	Por receber (4)=(2)-(3)
Ilha do Pico	5.699.500	3.551.946	2.491.611	1.060.335
Ilha de São Jorge	27.175.300	15.262.382	11.239.500	4.022.882
Ilha Graciosa	2.002.100	1.006.392	525.915	480.477
Ilha do Corvo	1.373.300	1.127.040	991.112	135.928
Ilha das Flores	111.750	91.217	83.025	8.192
Comparticipações adicionais		226.363	0	226.363
Total	36.361.950	21.265.340	15.331.163	5.934.177

- 574 Assim, em relação ao valor de despesa realizada, **não foram protocolados 3,4 milhões de euros¹⁷¹, montante que foi assumido pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A..**
- 575 No final de 2013, **a empresa tinha a receber 370,5 mil euros do FEDER e 5,9 milhões de euros da Região**, importâncias que não foram certificadas, face às divergências apuradas¹⁷².

¹⁷⁰ Doc. 03.059.

¹⁷¹ Resultantes da diferença entre a comparticipação necessária da Região Autónoma dos Açores (24,4 milhões de euros) e o valor protocolado executado, constante do balanço (21,3 milhões de euros, deduzidos, ainda, das compensações adicionais – 226 mil euros).

¹⁷² Refira-se, a propósito, que o relatório de auditoria às demonstrações financeiras continha uma *reserva* quanto aos valores a receber do Governo Regional dos Açores, à data de 31-12-2013, no montante de 7,9 milhões de euros (1,6 milhões de euros pela prestação de serviços, 5,9 milhões de euros pelos investimentos, e 0,4 mil euros relativos a comparticipação FEDER), face às limitações que inviabilizaram a possibilidade de concluir sobre o montante e sobre o momento de realização da dívida (*cf.* doc. 01.027, p. 126 do ficheiro).



Anexos

I – Resposta ao contraditório institucional

I.1 – Vice-Presidência do Governo, Emprego e Competitividade Empresarial



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
Vice-Presidência do Governo
Emprego e Competitividade Empresarial
Gabinete do Vice-Presidente

Correio eletrónico: sra@tcontas.pt

Exmº Senhor
Dr. Fernando Flor de Lima
Subdiretor- Geral da
Secção Regional dos Açores do Tribunal
de Contas
Rua Ernesto do Canto, nº 34
9504-526 PONTA DELGADA

Sí Ref.	Sí Comunicação	Nº Ref.	Nº Processo	Data
		Sai-VPG/2015/404	41-16/01	24-11-2015

**ASSUNTO: AUDITORIA ÀS CONTAS DO GRUPO SATA (2009-2013)
(AÇÃO Nº 15-201FS2)**

Na sequência do Relato do Tribunal de Contas relativo às contas do Grupo SATA, e não obstante as respostas que possam ser subscritas por outras entidades notificadas referentes a matérias que lhes sejam diretamente sujeitas, a Vice-Presidência do Governo, Emprego e Competitividade Empresarial encarrega-me o Senhor Vice-Presidente do Governo Regional de apresentar o exercício do contraditório relativo ao seguinte:

1) O Ponto 42.3, parágrafo 489, no que se refere à remessa dos documentos ao titular do capital, inscreve: "Verificou-se, igualmente, a inexistência de que o titular do capital tenha desenvolvido esforços no sentido de obter os documentos em referência", referindo-se ao cumprimento do n.º1 do artigo 15.º do RJSPER. Ora, tal afirmação, para além de não corresponder à verdade dos factos, é imediatamente contradita na própria nota de rodapé que refere "com exceção para os pedidos do Gabinete do Vice-presidente do Governo Regional dos Açores, constantes das mensagens de correio eletrónico de 29-01-2013, 26-02-2013 e 02-04-2014, relativas ao orçamento de 2013, às contas de 31-12-2012, ao fecho de contas de 2013 e ao orçamento de 2014 (doc.03.107)". Assim



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
Vice-Presidência do Governo
Emprego e Competitividade Empresarial
Gabinete do Vice-Presidente

sendo, e porque a afirmação não corresponde à verdade, é nosso entendimento que a mesma deve ser retirada do texto do relato, devendo ser colocado no texto principal a informação que consta na nota de rodapé. A essa informação deverá ainda acrescer que o referido email de 02-04-2014 (doc.03.107) solicita também Ata de aprovação das Contas, Plano Anual de Atividades e Plano Estratégico Plurianual.

Como é de vosso conhecimento, a tutela financeira acompanha as empresas, solicitando trimestralmente a execução financeira e anualmente os Orçamentos, Fchos de Contas, Atas, Planos Anuais de Atividade e Planos Estratégicos Plurianuais.

No que concerne à prestação de informação à tutela sectorial, o procedimento adotado tem sido de partilha de informação. Assim sendo, toda a informação remetida à tutela financeira é remetida à tutela sectorial via tutela financeira.

2) Face ao exposto em 1), também não podemos concordar com a conclusão 42.3 da página 151, por não corresponder à verdade dos factos.

3) No que concerne ao ponto 43, páginas 139-141, Acompanhamento de recomendações, página 151, e Recomendação, página 152, esta questão já foi reiteradamente fundamentada em sede de contraditório da Conta da Região Autónoma dos Açores (v.g. pag. 5 do ofício ref. VPG/2013/942/MLS) que aqui se dá por inteiramente reproduzido.

Com os melhores cumprimentos, *consideração e atenção*

O CHEFE DO GABINETE

Luis Manuel Pereira dos Santos Borrego

I.2 – Grupo SATA



Vossa Referência	Data	Nossa Referência	Data
		SAI-SSGPS/2015/13	02/12/2015
Assunto:	Auditoria às contas do Grupo SATA Ação n.º 15-201FS2		

Caro Senhor,

SATA, SGPS, S.A., SATA AIR AÇORES, S.A., SATA INTERNACIONAL, S.A. e SATA GESTÃO DE AERODROMOS, S.A., (doravante designadas, em conjunto, como "Grupo SATA"), tendo sido notificadas para, nos termos do disposto no art.º 13.º da Lei 98/97, de 26 de Agosto, alterada e republicada pela Lei n.º 20/2015, de 9 de Março, se pronunciarem sobre o Relatório de Auditoria relativo às contas do Grupo SATA no período compreendido entre 2009 e 2013, vêm dizer o seguinte:

1. Considerações introdutórias

1. Importa notar, *prima facie*, que analisado o teor do supra aludido Relatório que, em traços gerais, o mesmo espelha a realidade factual relativamente às contas do Grupo SATA no que ao período ali em apreço concerne.

Sede/ Head Office
Av. Infante D. Henrique, 55
9504 – 509 Ponta Delgada
Açores, Portugal
Conselho de Administração
Telf: +351 296 206 710/1
Fax: +351 296 672 090
Contact Center
707 227 282 | + 351 296 206 720
www.sata.pt

2. Ainda assim, e embora, na maior parte dos temas tratados, não sejam tecidas considerações e imputações subjectivas sem atender ao respectivo enquadramento factual, o certo é que, por um lado, i) se verificam determinadas conclusões manifestamente extemporâneas, já que, saliente-se (e como adiante se verá), a grande parte das recomendações ali realizadas têm vindo, nos últimos anos, a ser implementadas por iniciativa dos seus órgãos de gestão, bem como, por outro, ii) o relatório em apreço comporta algumas imprecisões bastante relevantes, tais como:

- No ponto 12.2 (parágrafo 77), referente ao agravamento dos custos em 2013. Ali se diz que tal agravamento ficou a dever-se ao acréscimo de encargos com o pessoal, na ordem dos 9,3 milhões de euros e aos gastos incorridos com a manutenção. Ora, no que concerne aos encargos com o pessoal, importa esclarecer (já que do relatório não resulta tal circunstancialismo) que isso sucedeu pelo facto, consabido, da necessidade de reversão dos cortes salariais (designadamente o pagamento dos subsídios de férias), operado com a prolação do Acórdão do Tribunal Constitucional 187/2913, de 22 de Abril. Trata-se, portanto, de uma imprecisão (ou, se se preferir, omissão), já que, neste tema em concreto, o relatório não apontou o motivo pelo qual se deveu tal agravamento;
- Na página 146, referente aos sobrecustos gerados pelos voos adicionais realizados no âmbito do contrato de concessão de serviços aéreos entre as ilhas dos Açores, celebrado com a Região Autónoma dos Açores. Ora, também aqui importa esclarecer que, por um lado, o valor apresentado no relatório refere-se ao diferencial de custos entre os voos realizados e os voos mínimos estabelecidos pelas OSP e não ao que resulta da diferença entre os voos realizados e os constantes dos planos de exploração aprovados, que neste caso foi de -1,1 milhões de euros (-1.120 voos), e, por outro, o relatório olha apenas aos custos gerados, olvidando os rendimentos proporcionados, que ascenderam a cerca de € 3,4 milhões de euros (mais 75.536 lugares utilizados).

Sede/ Head Office
Av. Infante D. Henrique, 55
9504 – 520 Ponta Delgada
Açores Portugal

Conselho de Administração
Telf: +351 296 209 710/1
Fax: +351 226 672 090

Contact Center
707 227 262 | +351 236 209 720

www.sata.pt

3. Refira-se que o relatório *sub judice* refere-se ao período compreendido entre 2009 e 2013, sendo que, após este último ano, tomaram posse novos Conselhos de Administração das empresas do Grupo SATA.

4. Alguns desses membros, conquanto provenientes de órgãos de gestão anteriores, só tomaram posse no último ano (2013), mais concretamente no mês de Maio.

5. Por outro lado, e ainda a título introdutório, importa ter bem presente na análise financeira realizada ao período em apreço, que o Grupo SATA operou num circunstancialismo económico muitíssimo adverso, a nível global mas, também, e principalmente, ao nível da aviação nacional, por exemplo, com aumentos significativos no preço dos combustíveis (factor absolutamente essencial para a actividade), de onde resultaram conjunturas manifestamente imprevisíveis às quais as sociedades se viram obrigadas a adaptar.

2. Do teor do Relatório de Auditoria. Suas conclusões e recomendações.

6. Sem prejuízo do exposto, aquilo que, pensa-se, verdadeiramente releva é o facto de, como acima se aludiu, grande parte das recomendações constantes das páginas 152 e 153 do Relatório encontram-se postas em prática desde há alguns anos, pelo que, nessa medida, as mesmas acabam por ser “extemporâneas”, como é o caso das relativas aos seguintes pontos: 11.1.1.; 15.1.; 14., 18. e 23. 20., 21. e 22., 13., 17. e 22..

7. Naturalmente que se tem feito um esforço a vários níveis no sentido de aperfeiçoar e agilizar alguns procedimentos – designadamente naquilo que concerne à respectiva “formalização” - que, assume-se, podiam, em determinadas matérias, encontrar-se *Inquinados* por força do imediatismo das decisões, que muitas vezes acaba por imperar atenta a realidade dos factos.

Serial Head Office
Av. Infante D. Henrique, 55
9504 - 528 Ponta Delgada
Açores Portugal

Conselho de Administração
Tel: +351 298 209 710/1
Fax: +351 298 672 050

Contact Center
707 227 282 | + 351 298 209 720

www.sata.pt

8. Ainda assim, importa referir, no que concerne à recomendação relativa à documentação das deliberações dos órgãos de administração (ponto 11.1.1.), que, desde 2014, o Conselho de Administração, salvo factores imponderáveis de força maior, reúne com periodicidade quinzenal, sendo que, dessas reuniões, é sempre elaborada a respectiva acta.

9. Note-se que, justamente porque a SATA tinha noção concreta deste circunstancialismo, contratou, expressamente com tal desiderato, no ano de 2014, um advogado, cujas funções passam, no essencial, por proceder à elaboração de todas as actas de reuniões dos órgãos de gestão.

10. No que concerne à recomendação para a SATA solicitar a devida compensação financeira à concedente aquando de alterações aos planos de exploração aprovados (ponto 15.1.), saliente-se que, pelo menos desde de 2014, tem sido prática comum proceder em conformidade com o ora recomendado.

11. Noutra ordem de considerações, e relativamente à recomendação de adopção de políticas e critérios contabilísticos adequados (de modo a salvaguardar a relevância e fiabilidade da informação financeira produzida) (pontos 14., 18. e 23.), faça-se notar que, nos últimos anos, foram implementadas uma série de medidas com vista, precisamente, a melhorar o reporte financeiro.

12. Prova disso mesmo é o facto de nas certificações legais de contas relativas ao ano de 2014 não existirem, já, praticamente nenhuma reservas por parte dos auditores externos, pelo que junta-se tais certificações, referentes a todas as sociedades do Grupo SATA, para que, do teor de tais documentos, tal realidade possa ser atestada (anexo).

13. Por outro lado, no que se refere à recomendação para reequacionar as decisões estratégicas e operacionais (pontos 20., 21. e 22.), e tal como, de resto, já foi dado a conhecer a esse Tribunal, o Grupo SATA, desenvolveu, ao longo dos últimos dois anos, o Plano Estratégico para o futuro (2015-2020).

Sede/Head Office
Av. Infante D. Henrique, 55
9504 - 528 Ponta Delgada
Açores Portugal

Conselho de Administração
Telt: +351 296 209 710/1
Fax: +351 296 672 090

Contact Center
707 227 282 | + 351 296 209 720

www.sata.pt



14. O mencionado Plano visa, justamente, entre outros vectores, a reorganização societária do Grupo SATA, bem como a melhoria operacional e comercial, a reestruturação financeira e a renovação da frota.

15. Em suma, o desiderato essencial do Plano já em vigor vai, assim, de encontro à recomendação desse Tribunal, no sentido de que o Grupo SATA reequacione as decisões estratégicas e operacionais, com vista à redução dos défices de exploração dos últimos anos.

16. No mesmo sentido, e quanto à recomendação para encetar um processo de reestruturação da dívida financeira do grupo SATA (pontos 13., 17. e 22.), o Grupo SATA já encetou, ao longo do último ano, as diligências necessárias com vista à concretização da reestruturação da sua dívida financeira.

3. Conclusão

17. Não se justificando aprofundar (*rectius*, contraditar) alguns temas suscitados no Relatório, o que importa realçar é que, conforme se deixou demonstrado, grande parte das recomendações ali realizadas já se encontram a ser implementadas (e concluídas).

18. Trata-se, no essencial, de questões já identificadas pelas actuais administrações aquando da entrada de funções e que, desde esse momento, tudo tem vindo a ser feito no sentido de aperfeiçoar determinadas matérias e, claro, suprir irregularidades, designadamente no plano financeiro, estratégico e, bem assim, no quotidiano das sociedades do Grupo SATA.

19. Dir-se-á, portanto, que, atento o teor da presente pronúncia, grande parte das conclusões e recomendações constantes do relatório preliminar a que ora se responde não deverão constar do Relatório final por manifesta extemporaneidade, mais concretamente as relativas aos seguintes

Sede/ Head Office
Av. Infante D. Henrique, 55
9504 – 528 Ponta Delgada
Açores Portugal

Conselho de Administração
Telf: +351 296 209 710/1
Fax: +351 296 672 090

Contact Center
707 227 282 | +351 296 209 720

www.sata.pt



pontos: 11.1.1.; 15.1.; 14., 18. e 23.; 20., 21. e 22., 13., 17. e 22..

20. Ainda assim, não poderá deixar de se salientar que os órgãos de gestão das sociedades pertencentes ao Grupo SATA registaram as observações e considerações tecidas no Relatório em apreço, as quais, decerto, contribuirão para o esforço que tem vindo a ser feito no sentido de recuperar a sustentabilidade económica e financeira do Grupo, bem como para o escrupuloso cumprimento, seja a que título for, dos normativos legais e constitucionais aplicáveis.

Requer-se, assim, que as presentes observações sejam devidamente ponderadas e, conseqüentemente, que o Relatório que motivou a presente pronúncia seja alterado em conformidade.

O Conselho de Administração do Grupo SATA

Isabel Maria dos Santos Barata

Vogal do Conselho de Administração da SATA

Francisco José Massá Flor Franco

Vogal do Conselho de Administração da SATA

Sedel Head Office
Av. Infante D. Henrique, 55
9504 – 528 Ponta Delgada
Açores Portugal

Conselho de Administração
Telf: +351 296 209 710/1
Fax: +351 296 672 090

Contact Center
707 227 282 | +351 296 209 720

www.sata.pt

II – Resposta ao contraditório pessoal

II.1 – António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes

Exmo. Senhor
Juiz Conselheiro
Tribunal de Contas
Secção Regional dos Açores
sra@tcontas.pt

Vossa Referência: 1500-ST, de 23-10-2010.

Assunto: Auditoria às Contas do Grupo SATA (2009-2013) – Ação n.º 15-201FS2

Exmo. Senhor Juiz Conselheiro,

ANTÓNIO JOSÉ VASCONCELOS FRANCO GOMES DE MENEZES, interessado melhor identificado na auditoria referido em assunto, vem exercer a sua pronúncia ao abrigo do princípio do contraditório, ao relato elaborado no âmbito da ação mencionada em assunto, nos seguintes termos:

- O interessado regista a objetividade, isenção e rigor que o documento produzido denota, sem prejuízo dos esclarecimentos e informações que fará *infra* e que entende ser de interesse para a produção do documento final;
- No entanto, o signatário também sublinha que, em virtude de atualmente desempenhar funções profissionais no estrangeiro, do tempo decorrido desde que cessou funções no grupo SATA, bem como da natural falta de acesso e disponibilidade para validar ou corrigir toda a informação constante do relato, reserva, se necessário, para eventual momento posterior melhor pronúncia sobre o objeto e factos da auditoria.
- Feitas às condicionantes e reserva *supra*, respeitosamente, o interessado tece as seguintes considerações e esclarecimentos que entende ser de interesse e com pertinência:



a) *Quanto ao funcionamento dos órgãos de administração (ponto 11.1.1 do relato - parágrafos 59 a 64)*

- i. O interessado esclarece que o facto de certos assuntos não constarem do livro de atas do Conselho de Administração não significa que não tenham sido objeto de discussão, análise e aprovação ao nível daquele órgão.
- ii. Por vezes os aspetos operacionais, requeriam e requerem decisões rápidas que não se coadunam com agendas das reuniões formais dos Conselhos de Administração.
- iii. No entanto e no que se refere aos contratos de concessão de serviço público, às suas alterações e aos outros procedimentos concursais, pela sua natureza e exigência de legalidade, tais atos encontram-se documentados de acordo com as formalidades requeridas pelas entidades concedentes e legislação aplicável.
- iv. Do mesmo modo, nas rotas sujeitas a OSP e por exigência das mesmas, os Planos de Exploração para cada estação IATA foram submetidos à entidade concedente com competência para o efeito (DRTC ou INAC), que os aprovava ou exigia a respetiva reformulação; o mesmo acontecendo com os relatórios trimestrais de execução dos serviços aéreos e com os relatórios financeiros de execução, também como requerido nas OSP.
- v. Os pedidos de reequilíbrio financeiro encontram-se, também, documentados em correspondência com a Direcção Regional dos Transportes (DRT) INAC e DGF.
- vi. O interessado contesta o descrito no parágrafo 63 do relato onde é referido que *“relativamente à Sata Internacional, S.A., os planos de exploração, com a especificação das rotas a operar, que não existiam em 2009 e 2010”*. Os planos de exploração existiram e existem (devendo estar algures arquivados na SATA), com a devida especificação das rotas a operar, para todos os anos, pois sempre foi com base nos mesmos que se construíram os Orçamentos Anuais, que de outra forma seriam impossíveis elaborar.
- vii. Quanto ao descrito nos parágrafos 64 e respetiva nota 53 esclarece-se que se referem a programas de voos previstos e não executados e, por outro lado, programas não previstos e realizados. Tratou-se de situações que se verificaram, sobretudo, em rotas turísticas operadas em parceria com operadores turísticos, mais suscetíveis a ajustamentos em função das condições



de mercado, cuja dinâmica do mercado impõe *timings* de reação incompatíveis com a formalidade de deliberação colegial em Conselho de Administração;

- viii. A Sata foi dotada de instrumentos de planeamento e controlo, suportados em projectos organizados em quatro pilares – sistemas, pessoas, organização e processos – que correspondem ao estado-da-arte ao nível de governação e planeamento e controlo na aviação comercial. Inclusive, a SATA foi dotada de instrumentos e sistemas de previsão e controlo que consubstanciavam os mais apropriados sistemas de apoio à decisão. Todas as rotas eram objecto de análise e orçamentação com os devidos indicadores de performance críticos (KPIs), inclusive ao nível das tarifas médias e taxas de ocupação média, que eram objeto de orçamentação anual e controlo contínuo, quer pelas devidas direções de planeamento e controlo de receita, direção comercial e gabinete de planeamento e controlo de gestão. Diversos técnicos devidamente formados e qualificados executavam a dita gestão de rotas, na sua qualidade de analistas de rota, sendo esta análise conduçiva à elaboração do marketing mais apropriado, bem como conducente, por vezes, a tomadas de decisão ao nível da oferta a afetar a cada rota, de modo a equilibrar a oferta com a procura. Todas estas ações correspondiam, portanto, ao estado da arte da indústria; eram objeto de orçamentação macro anual e de gestão em tempo real, devidamente suportada em análises técnicas.

b) Sobre as deficiências dos sistemas de controlo interno (ponto 11.1.2 do relato - parágrafo 65)

- i. Com o devido respeito, entende o interessado que estão a ser referidos diferentes aspetos: o controlo interno existiu e foi reforçado com a criação da unidade orgânica denominada *Planeamento e Controlo de Gestão* que foi dotada de técnicos qualificados;
- ii. Coisa diferente são as recomendações de melhoria dos Auditores em algumas componentes da prestação de contas/demonstrações financeiras que se verificaram, frequentemente, mas cujo conteúdo nunca impediu a certificação legal das contas.



- iii. Estas "reservas" (ponto 18.3 do relato) são recorrentes em relação aos chamados "Documentos pendentes de voo", em virtude da particularidade, complexidade e volume dos dados a controlar, que resulta de, no momento da venda, o respetivo valor ser registado como um passivo que, posteriormente, é transferido para proveitos aquando da utilização do transporte. Dada a maior suscetibilidade de erros dos processos manuais foi, oportunamente, dado início aos desenvolvimentos informáticos nessa área.
- iv. Regista-se ainda neste ponto que, para além dos documentos remetidos aos membros do Governo competentes (tutelas), foram efetuados periodicamente *briefings* com a tutela para apresentação de planos e orçamentos, situação económico-financeira do Grupo e suas perspetivas.

c) *Sobre o sobredimensionamento da frota e suas necessidades (pontos 11.2 e 15.3 do relato)*

- i. As frotas da SATA Air Açores e da SATA Internacional são excedentárias no Inverno e ajustadas no Verão, dada a elevada sazonalidade das rotas exploradas. Por outro lado, o cumprimento rigoroso das condições das OSP, tanto nas rotas entre os Açores e o Continente, como na concessão das rotas no interior da Região Autónoma dos Açores, implica algum excesso de capacidade. Condições essas de que se salienta, genericamente: as frequências, as capacidades, as limitações horárias à operação dos voos, o horário de funcionamento dos aeroportos, a dispersão de rotas, o limite ao coeficiente médio de ocupação por estação IATA, a obrigação de transporte de carga aérea, as ligações com os voos de/para o exterior (no caso da SATA Air Açores).
- ii. Somos de opinião que, sem uma alteração substancial das condições determinadas pelas OSP, não será possível alcançar uma otimização substancial da exploração e dos meios afetos.
- iii. O mercado de/para a Região Autónoma da Madeira tinha, inicialmente, a vantagem de se caracterizar por uma procura mais elevada no Inverno, o que gradualmente veio a alterar-se.
- iv. Com a saída da SATA Internacional da Madeira, foi diligenciado o subaluguer de um dos A320, o que foi conseguido para o período de Abril a Novembro de



2014. Entretanto, estava prevista a devolução ao lessor de um dos A320 no termo do contrato de leasing, em Maio de 2015.

- v. Optou-se por manter os quatro A310, para fazer face à menor fiabilidade do equipamento decorrente da sua idade, atendendo a que foi possível renegociar, em condições muito favoráveis, o contrato de leasing da aeronave com a matrícula CS-TKM (a única que se encontrava alugada). Quando o potencial de utilização deste avião ficou esgotado, sob pena de requerer grandes intervenções de elevado custo, o mesmo foi devolvido ao lessor.
- vi. Os aviões são contratados por vários anos e com muita antecedência em relação à sua entrada em operação. Por isso, se, entretanto, se verificarem alterações no mercado, podem ocorrer alguns desajustamentos na capacidade instalada, o que não tem resolução imediata, uma vez que não é possível devolver os aviões aos Lessors, sem grandes compensações financeiras.
- vii. Os estudos efetuados previamente à encomenda da frota Bombardier indicaram a necessidade de quatro Q400 e dois Q200;
- viii. Os quatro Q400 eram necessários para fazer face às OSP, ao previsível crescimento do tráfego, potenciado pela anunciada redução do tarifário, à satisfação do transporte de bagagem, carga e correio e ainda ao desenvolvimento de ligações entre os arquipélagos dos Açores, Madeira e Canárias e entre estes e Faro.
- ix. Os anteriores aviões ATP tinham grandes limitações ao transporte de bagagens, carga e correio, sendo frequentes as queixas neste domínio. Até houve quem defendesse aquisição de um avião cargueiro para satisfazer as necessidades de transporte de carga entre as ilhas.
- x. Os Q400 fazem face a todas essas necessidades. Para além disso, permitiram substituir o A320 nas ligações entre os Açores e a Madeira, com eficiência e grande economia e, ainda, assegurar as ligações entre os três arquipélagos.
- xi. No que respeita aos Q200, era imprescindível uma unidade para operar o aeroporto do Covo, sendo a outra unidade para afetar à concessão da rota entre o Funchal e o Porto Santo.
- xii. Assim, com a retirada do avião do Funchal, o mesmo ficou excedentária e seria facilmente vendável, solução que não foi autorizada pela tutela.



d) *Sobre a gestão do pricing e evolução da tarifa média (pontos 11.4 e 20.1.4 do relato)*

- i. Tendo em vista uma gestão do tarifário mais eficaz, foi criada em 2010 uma unidade orgânica de *Gestão da Receita/Revenue Management*. Foi adquirido *software* próprio e dada formação especializada a técnicos selecionados dentro do quadro de pessoal.
- ii. A empresa ficou, assim, dotada dos meios técnicos e humanos para fazer uma gestão do *pricing* de acordo com os mais elevados padrões da indústria, tendo-se registado efeitos positivos.
- iii. No entanto, várias razões, conjunturais ou inerentes à natureza dos mercados operados, impediram que se alcançasse maior sucesso, de que se salientam:
 - o É do conhecimento geral e público a enorme pressão social e política sobre a empresa em relação aos preços praticados e ao seu impacto nas acessibilidades e no desenvolvimento económico e turístico da Região;
 - o nas rotas sujeitas a OSP, não só não foram feitas as atualizações dos tarifários de acordo com o previsto nos textos das mesmas OSP, como as sucessivas revisões dos respetivos clausulados foram introduzindo maior número de tarifas promocionais e a obrigação de às mesmas alocar maior percentagem de lugares;
 - o nas rotas para a América do Norte, em que predomina o mercado étnico, são do domínio público o volume de queixas dos emigrantes e as promessas governamentais relativamente ao tarifário e às acessibilidades;
 - o nas rotas regulares para a Europa, em que o tráfego é totalmente turístico, a capacidade de venda dos lugares e do destino depende do preço, uma vez que o destino se encontra em concorrência com muitos outros destinos turísticos, em relação aos quais o volume proporciona preços mais apetecíveis;
 - o em algumas rotas regulares (domésticas e europeias), nomeadamente as direcionadas ao Funchal, verificou-se o surgimento de concorrência, o que constituiu fator de pressão sobre o preço, sobretudo tratando-se de rotas com pouco volume de tráfego;



- o o ambiente recessivo, com decréscimo da procura em algumas rotas, introduziu pressão sobre os preços;
 - o nas rotas charter o mercado concorrencial advém de companhias com custos reduzidos (estruturas simples) e grande flexibilidade operacional, cujos preços constituem referência.
- iv. Tanto quanto possível, em linha com a indústria, procurou-se fazer face aos aumentos de preço do combustível com a introdução/gestão de sobretaxas de combustível. No entanto, dadas as condicionantes inerentes à introdução e atualização das mesmas, na maioria dos mercados operados, o seu efeito foi insuficiente para fazer face ao aumento dos custos.

e) Número mínimo de voos contratualizados vs. voos realizados (ponto 15.1 do relato)

- i. Salvo melhor opinião e de acordo com os dados que o interessado dispõe verifica-se um erro substancial, designadamente nos parágrafos 105, 108 e 109 do relato, quando se refere que “os voos realizados no interior da Região Autónoma dos Açores foram sempre superiores aos mínimos contratados, tendo sido efetuados mais 8.498 voos, a que correspondeu a um acréscimo de 16,6%”, e que “considerando os limites financeiros estabelecidos no contrato de concessão, os gastos com estas operações, na ordem dos 6,2 milhões de euros, foram suportados pela Sata Air Açores, S.A., não tendo sido efetuados quaisquer pedidos de reequilíbrio financeiro para a cobertura dos mesmos” (idem parágrafo 373, nota 188, parágrafo 391 e parágrafo 394 do relato).
- ii. Entendemos ser de distinguir vários aspetos:
 - o frequências mínimas definidas nas OSP;
 - o frequências contratadas que são as que constam da proposta da empresa ao concurso público, com base na qual é elaborado o contrato de concessão, cujo número é necessariamente superior aos mínimos;
 - o frequências programadas para cada estação IATA, que são baseadas na proposta/contrato, mas que podem ter algumas alterações em função de diversas realidades, v.g., dar mais ligações aos voos de/para o exterior, equilibrar a taxa de ocupação na rota de acordo com as OSP, tipo de



avião operado, solicitações de voos adicionais, etc. O Programa para cada estação IATA, com os voos, capacidade e horários para cada rota era enviado à Direcção Regional dos Transportes e Comunicações que o aprovava;

- o **frequências realizadas** que correspondem aos serviços efetivamente executados e que podem ser a mais ou a menos do que o programado, em função de cancelamentos e/ou voos adicionais.
- iii. Os serviços mínimos constantes das OSP têm de ser analisados em conjunto com os demais requisitos constantes das OSP e do Caderno de Encargos, de onde resulta que a oferta tem de ser significativamente superior aos mínimos. Por outro lado, como a proposta é apresentada para cinco anos, há alterações que, entretanto, ocorrem, que implicam naturais ajustamentos. Razão pela qual o Caderno de Encargos e o Contrato estipulam a obrigação de, com alguma antecedência em relação a cada estação IATA, ser apresentado à concedente o respetivo Programa de Exploração para aprovação. Será este Programa de Exploração aprovado que deve ser executado e que serve de referência para o cálculo das indemnizações compensatórias.
- iv. Como se vê do quadro abaixo, de acordo com os números para os anos de 2010 a 2012, as diferenças entre o *Contratado*, o *Programado* e o *Realizado* são pouco relevantes:

Voos	Região Autónoma dos Açores		
	2010	2011	2012
Mínimos	10.162	10.160	10.160
Contratados ¹	12.088	12.110	12.072
Programados ¹	12.408	12.228	11.988
Realizado	11.983	12.040	11.730

- v. O ano de 2009 foi um ano incharacterístico, uma vez que se verificou o termo de um contrato de concessão, uma prorrogação do mesmo e um novo contrato iniciado em outubro, ao que acresceu o início da operação Bombardier, concomitantemente com a operação ATP e Dornier. Poderá, por isso, haver maior diferença, mas certamente não muito significativa.

¹ Os números de voos contratados e programados apresentados foram apurados pelo interessado, desconhecendo se os mesmos são números apurados oficialmente pela empresa.



vi. Assim, supõe-se que possa ter havido algum lapso ou confusão na informação ou análise dos elementos relativos à matéria constante ponto 15.1 do relato produzido.

f) Da alteração da política contabilística de mensuração da frota (ponto 18.6 do relato)

- i. O valor das aeronaves depende essencialmente das condições do mercado e da procura específica por um certo tipo de aeronave.
- ii. As informações disponibilizadas pelas empresas especializados na matéria dão indicações baseadas na idade da aeronave e noutros fatores. A determinação do valor em concreto resultará assim da avaliação do estado real de cada aeronave, nomeadamente quanto à manutenção, conservação, acidentes sofridos e potencial de utilização dos principais componentes.
- iii. Tal avaliação normalmente só acontece em processos de compra. No caso da SATA Air Açores, houve uma proposta de compra de um dos Q200, por parte de uma empresa europeia acreditada, que ofereceu um valor concreto, o que parece se mais real do que uma mera avaliação teórica.

g) Rentabilidade das rotas e por mercado (pontos 20.1.5.; 20.2.2. e Apêndice VI - Voos regulares do relato)

- i. Internamente sempre foram suscitadas algumas dúvidas quanto aos critérios que conduziram à definição da rentabilidade das rotas e à imputação dos custos, nomeadamente dos COFCG às operações charter e a algumas rotas regulares fora das OSP.
- ii. A maior parte das rotas regulares fora das OSP são muito sustentadas em acordos de *Block Space/Part Charter* com operadores turísticos. Estas rotas, e ainda mais as operações charter, têm um peso inferior na distribuição de COFCG do que outras rotas regulares, mais complexas, que requerem maior

afetação de recursos, como são as rotas domésticas, mormente no âmbito das OSP.

- iii. Para, simplicidade de cálculos, basicamente, terá sido utilizado o critério da afetação com base nas BH, o que "beneficia" estas últimas rotas em detrimento daquelas. Isto tem o inconveniente da eliminação daquelas rotas "deficitárias" não eliminar o grosso dos COFCG fazendo-os reverter para as rotas "lucrativas".
- iv. Além disso, parece haver algumas situações pouco razoáveis, como por exemplo:
 - o a rota FNC/FAO/FNC apresenta-se com resultados negativos, esquecendo que a rota é PDL/FNC/FAO/FNC/PDL. O mesmo sucede com a rota PDL/FNC/LPA/FNC/PDL;
 - o a rota LIS/PXO/LIS apresenta-se associada à rota à rota FNC/LIS/FNC, quando foi operada em charter ou part-charter;
 - o as rotas OPO/MUC/OPO e OPO/CPH/OPO apresentam-se separadas das rotas PDL/OPO/MUC/OPO/PDL e PDL/OPO/CPH/OPO/PDL, aparentemente onerando o segmento para além do Porto, não tendo em conta a sinergia do conjunto, incluindo o segmento doméstico PDL/OPO/PDL.
- v. A operação de voos charter com margem variável negativa será certamente excepcional. O caso do referido voo charter PDL/TER/MAD/TER/PDL (parágrafo 253), resultou de orientação da tutela, dado o seu alegado interesse para o turismo da Região.
- vi. Em relação ao "Quadro XIX: Rotas com margem variável negativa", para além do referido anteriormente acerca da distribuição dos COFCG quanto a algumas delas, mostra que de um modo geral foram operadas com margem variável positiva.
- vii. Contrariamente relatado no parágrafo 240, ao longo dos anos foram lançadas e descontinuadas rotas que se revelaram insustentáveis e trabalhada a rentabilidade das demais.

h) Decisões estratégicas (ponto 20.3.1 do relato)

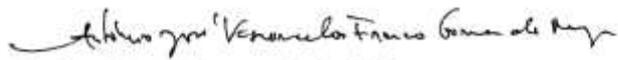


- i. No parágrafo 259 do relato é referida a decisão do Conselho de Administração em prorrogar “os contratos de leasing operacional de duas das aeronaves A320 (apesar de nas atas) *não se encontra exposto qualquer fundamento para tal opção gestionária, face às margens de exploração deficitárias registadas nos últimos anos na maioria das rotas operadas*”.
- ii. Continuado no parágrafo 260 que “*tal decisão poderá estar associada à abertura de novas rotas, com o intuito de diluir custos fixos, em detrimento de outra alternativa técnica, que podia passar pela eventual redução do número de aeronaves.*”
- iii. Esclarece-se que, aquando da prorrogação dos contratos de leasing de dois A320, cujos contratos terminavam em 2013, tratou-se, essencialmente, de renegociar os valores das rendas, para reduzir custos fixos. Diligenciou-se, também, acordar com o Lessor a prorrogação dos contratos pelo período mais curto possível.
- iv. Para além de haver compromissos com operadores que não permitiam reduzir o número de A320, estava-se na expectativa do que viria a ser o Novo Modelo de Transporte Aéreo entre os Açores e o Continente e entre os Açores e a Madeira e quais as oportunidades que o mesmo traria.
- v. Estava previsto terminar, no início de 2015, o contrato de leasing operacional de um dos A320 (CS-TKO), dado ser o que possuía o valor de renda mais elevado, como efetivamente veio a acontecer.

Os esclarecimentos e considerações acima explanados constituem um contributo objectivo, apesar de limitado pelas razões já expressas, ao abrigo de um dever de colaboração que o interessado entende estar sujeito perante o Tribunal de Contas.

Da mesma forma e na medida do possível, o signatário encontra-se disponível para prestar quaisquer informações ou contributos complementares que se possam a vir entender por pertinentes ou necessários.

Com os melhores cumprimentos, respeitosamente espera deferimento,


Genebra - Suíça, 23 de novembro de 2015



II.2 – Luísa Maria Estrela Rego Miranda Schanderl

À CAT II.
[Handwritten signature]
24/11/15

Enviado, por carta registada com
aviso de receção

TRIBUNAL DE CONTAS
Secção Regional dos Açores
Serviço de Apoio

24 NOV 2015

ENTRADA
N.º 2227

Exmo. Senhor
Subdiretor – Geral da Secção Regional dos
Açores do Tribunal de Contas
Palácio Canto
Rua Ernesto do Canto, n.º 34
9504 – 526 Ponta Delgada

Sua referência

1504-ST, de 23/10/2015

PONTA DELGADA

23/11/2015

ASSUNTO: Auditoria às contas do Grupo SATA (2009 – 2013)

(Ação n.º 15 – 201FS2)

Relativamente ao assunto e comunicação identificados em epígrafe e quanto ao teor do relatório que acompanhou o ofício em referência, comunico a V. Ex.ª que nada tenho a acrescentar ou a conferir melhor precisão de detalhe.

Com os melhores cumprimentos,

[Handwritten signature]

Luísa Schanderl

LUÍSA MARIA ESTRELA REGO MIRANDA SCHANDERL
Caminho do Pico do Funho, n.º 118
9500 – 435 Ponta Delgada



Apêndices



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

I – Legislação citada

Sigla	Diploma	Alterações relevantes
LOPTC	Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas Lei n.º 98/97, de 26 de agosto	Artigo 82.º da Lei n.º 87-B/98, de 31 de dezembro, Lei n.º 1/2001, de 4 de janeiro, artigo 76.º da Lei n.º 55-B/2004, de 30 de dezembro, Lei n.º 48/2006, de 29 de agosto, que republica, Lei n.º 35/2007, de 13 de agosto, artigo 140.º da Lei n.º 3-B/2010, de 28 de abril, Lei n.º 61/2011, de 7 de dezembro, e Lei n.º 2/2012, de 6 de janeiro, e Lei n.º 20/2015, de 9 de março.
CCP	Código dos Contratos Públicos Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro	Declaração de Retificação n.º 18-A/2008, de 28 de março, e Lei n.º 59/2008, de 11 de setembro, Decretos-Lei n.ºs 223/2009, de 11 de setembro, e 278/2009, de 2 de outubro, Lei n.º 3/2010, de 27 de abril, Decretos-Lei n.ºs 131/2010 de 14 de dezembro, e 40/2011, de 22 de março, e Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro ¹⁷³ .
RJSPER	Regime do Sector Público Empresarial da Região Autónoma dos Açores Decreto Legislativo Regional n.º 7/2008/A, de 24 de março	Decretos Legislativos Regionais n.ºs 17/2009/A, de 14 de outubro, 7/2011/A, de 22 de março, 2/2014/A, de 29 de janeiro, e 20/2014/A, de 30 de outubro.

¹⁷³ O CCP foi posteriormente alterado pelo Decreto-Lei n.º 214-G/2015, de 2 de outubro.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

II – Membros do conselho de administração da Sata SGPS, S.A.

Nome	Função	Morada	Período de responsabilidade reportado ao âmbito temporal da auditoria
António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes	Presidente do conselho de administração	Rua Ernesto do Canto, 52-2.º, Ponta Delgada	01-01-2009 a 31-12-2013
Luísa Maria Estrela Rego Miranda Schanderl	Vogal do conselho de administração	Caminho do Pico do Funcho, n.º 118, Fajã de Baixo 9500-435 Ponta Delgada	01-01-2009 a 26-04-2012
António Maurício do Couto Tavares de Sousa	Vogal do conselho de administração	Rua Dr. Anibal Furtado Lima, 20, Aldeamento Santa Catarina, 9500-183 Ponta Delgada	01-01-2009 a 04-01-2010
Luís Filipe Soares Borges da Silveira	Vogal do conselho de administração	Rua Ernesto do Canto, 50, 9500-312 Ponta Delgada	01-01-2009 a 28-11-2011
Isabel Maria dos Santos Barata	Vogal do conselho de administração	Estrada Regional do Pópulo, 132, Livramento	05-01-2010 a 31-12-2013
Vítor Manuel Ângelo de Fraga	Vogal do conselho de administração	Rua das Laranjeiras, 9	26-04-2012 a 05-11-2012
Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves	Vogal do conselho de administração	Rua das Laranjeiras, 15 - 5.ª Porta, 9500-217 Ponta Delgada	09-05-2013 a 31-12-2013

III – Membros do conselho de administração da Sata Air Açores, S.A.

Nome	Função	Morada	Período de responsabilidade reportado ao âmbito temporal da auditoria
António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes	Presidente do conselho de administração	Rua Ernesto do Canto, 52-2.º, Ponta Delgada	01-01-2009 a 31-12-2013
Luísa Maria Estrela Rego Miranda Schanderl	Vogal do conselho de administração	Caminho do Pico do Funcho, n.º 118, Fajã de Baixo 9500-435 Ponta Delgada	01-01-2009 a 26-04-2012
António Maurício do Couto Tavares de Sousa	Vogal do conselho de administração	Rua Dr. Anibal Furtado Lima, 20, Aldeamento Santa Catarina, 9500-183 Ponta Delgada	01-01-2009 a 04-01-2010
Luís Filipe Soares Borges da Silveira	Vogal do conselho de administração	Rua Ernesto do Canto, 50, 9500-312 Ponta Delgada	01-01-2009 a 28-11-2011
Isabel Maria dos Santos Barata	Vogal do conselho de administração	Estrada Regional do Pópulo, 132, Livramento	05-01-2010 a 31-12-2013
Vítor Manuel Ângelo de Fraga	Vogal do conselho de administração	Rua das Laranjeiras, 9	26-04-2012 a 05-11-2012
Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves	Vogal do conselho de administração	Rua das Laranjeiras, 15 - 5.ª Porta, 9500-217 Ponta Delgada	09-05-2013 a 31-12-2013
Francisco Cezar Ramos Fernandes Gil	Vogal do conselho de administração	Rua das Necessidades, 120, Livramento, 9500-619 Ponta Delgada	09-05-2013 a 31-12-2013
Rui Miguel de Cortez de Castro e Quadros	Vogal do conselho de administração	Avenida Antero de Quental, Rua A n.º 2-1Esq., 9500-160 Ponta Delgada	28-11-2011 a 01-03-2013
António Manuel da Silva Amaral	Representante dos trabalhadores	Rua Cidade de Porto Alegre, n.º 9, Bairro Arcanjo Lar, 9500-165 Ponta delgada	a)
Filipa Cármen Henriques Gouveia Rato Rosa	Representante dos trabalhadores	Rua das Mercês, n.º 23 A, Livramento, 9560-404 Lagoa	23-11-2009 a 31-12-2013

a) De acordo com informação prestada pelo conselho de administração "Não foi possível confirmar a data de eleição e fim de mandato, pois a mesma não se encontra expressa em ata" (cfr. doc.º 03.041).



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

IV – Membros do conselho de administração da Sata Internacional, S.A.

Nome	Função	Morada	Período de responsabilidade reportado ao âmbito temporal da auditoria
António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes	Presidente do conselho de administração	Rua Ernesto do Canto, 52-2.º, Ponta Delgada	01-01-2009 a 31-12-2013
Luísa Maria Estrela Rego Miranda Schanderl	Vogal do conselho de administração	Caminho do Pico do Funcho, n.º 118, Fajã de Baixo 9500-435 Ponta Delgada	01-01-2009 a 26-04-2012
António Maurício do Couto Tavares de Sousa	Vogal do conselho de administração	Rua Dr. Aníbal Furtado Lima, 20, Aldeamento Santa Catarina, 9500-183 Ponta Delgada	01-01-2009 a 04-01-2010
Luís Filipe Soares Borges da Silveira	Vogal do conselho de administração	Rua Ernesto do Canto, 50, 9500-312 Ponta Delgada	01-01-2009 a 04-01-2010
Isabel Maria dos Santos Barata	Vogal do conselho de administração	Estrada Regional do Pópulo, 132, Livramento	05-01-2010 a 31-12-2013
Vítor Manuel Ângelo de Fraga	Vogal do conselho de administração	Rua das Laranjeiras, 9	26-04-2012 a 05-11-2012
Francisco Cezar Ramos Fernandes Gil	Vogal do conselho de administração	Rua das Necessidades, 120, Livramento, 9500-619 Ponta Delgada	09-05-2013 a 31-12-2013

V – Membros do conselho de administração da Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

Nome	Função	Morada	Período de responsabilidade reportado ao âmbito temporal da auditoria
António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes	Presidente do conselho de administração	Rua Ernesto do Canto, 52-2.º, Ponta Delgada	01-01-2009 a 31-12-2013
Luísa Maria Estrela Rego Miranda Schanderl	Vogal do conselho de administração	Caminho do Pico do Funcho, n.º 118, Fajã de Baixo 9500-435 Ponta Delgada	01-01-2009 a 26-04-2012
António Maurício do Couto Tavares de Sousa	Vogal do conselho de administração	Rua Dr. Aníbal Furtado Lima, 20, Aldeamento Santa Catarina, 9500-183 Ponta Delgada	01-01-2009 a 04-01-2010
Luís Filipe Soares Borges da Silveira	Vogal do conselho de administração	Rua Ernesto do Canto, 50, 9500-312 Ponta Delgada	01-01-2009 a 04-01-2010
Isabel Maria dos Santos Barata	Vogal do conselho de administração	Estrada Regional do Pópulo, 132, Livramento	05-01-2010 a 31-12-2013
Vítor Manuel Ângelo de Fraga	Vogal do conselho de administração	Rua das Laranjeiras, 9	26-04-2012 a 05-11-2012
Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves	Vogal do conselho de administração	Rua das Laranjeiras, 15 - 5.ª Porta, 9500-217 Ponta Delgada	09-05-2013 a 31-12-2013



Tribunal de Contas

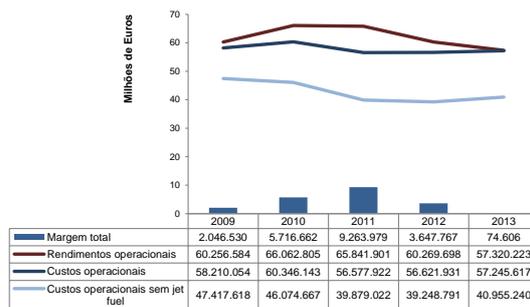
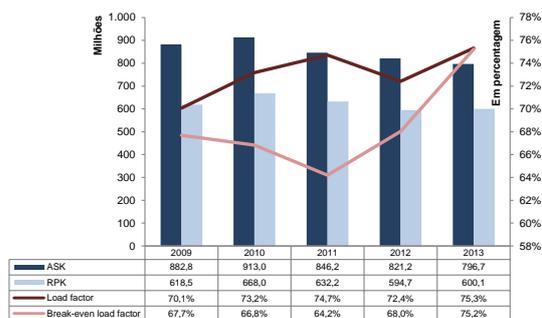
Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

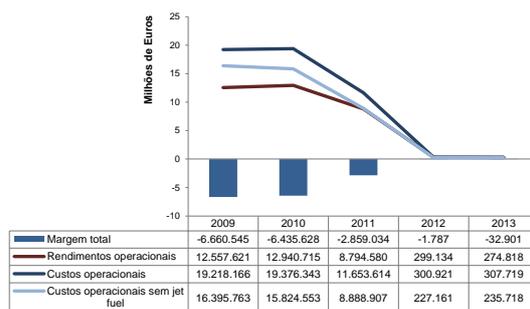
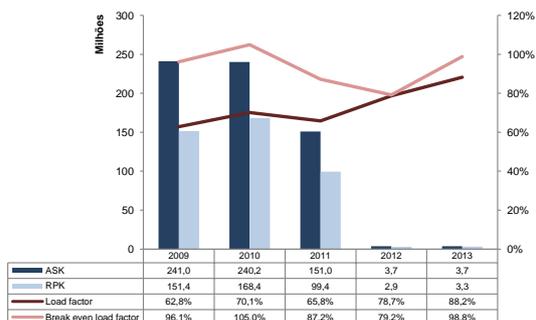
VI – Voos regulares

Painel 1 – Voos regulares – Mercados

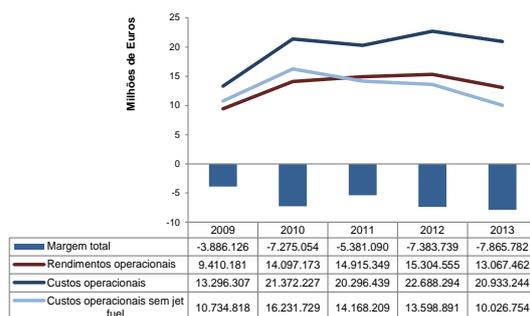
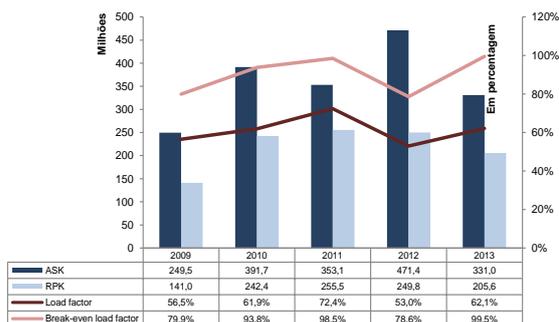
Açores



Madeira



Europa



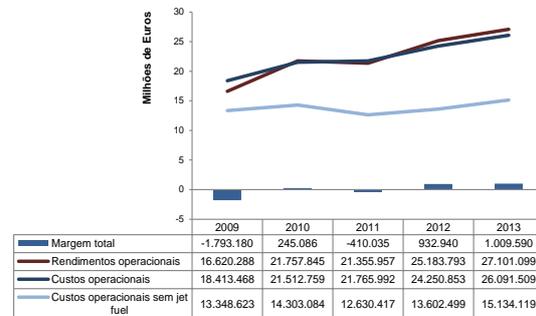
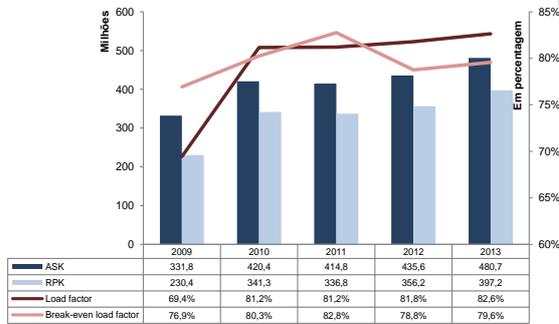


Tribunal de Contas

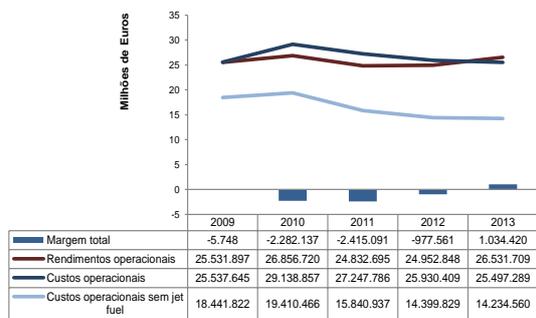
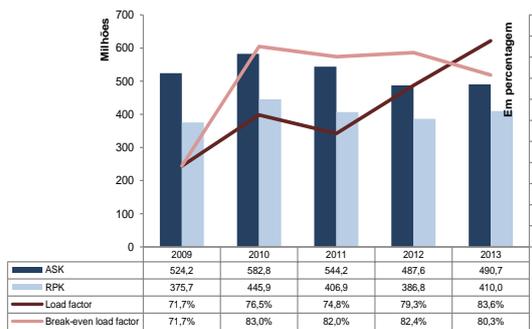
Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

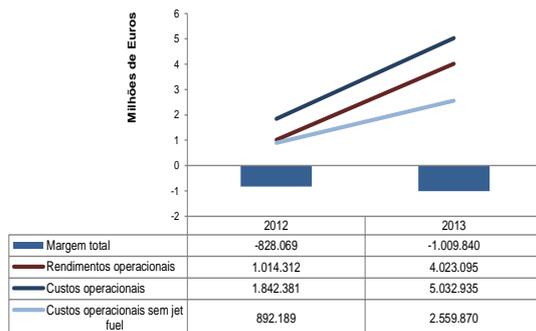
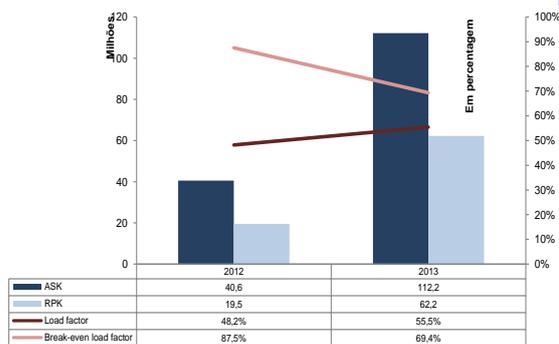
Estados Unidos da América



Canadá



Brasil





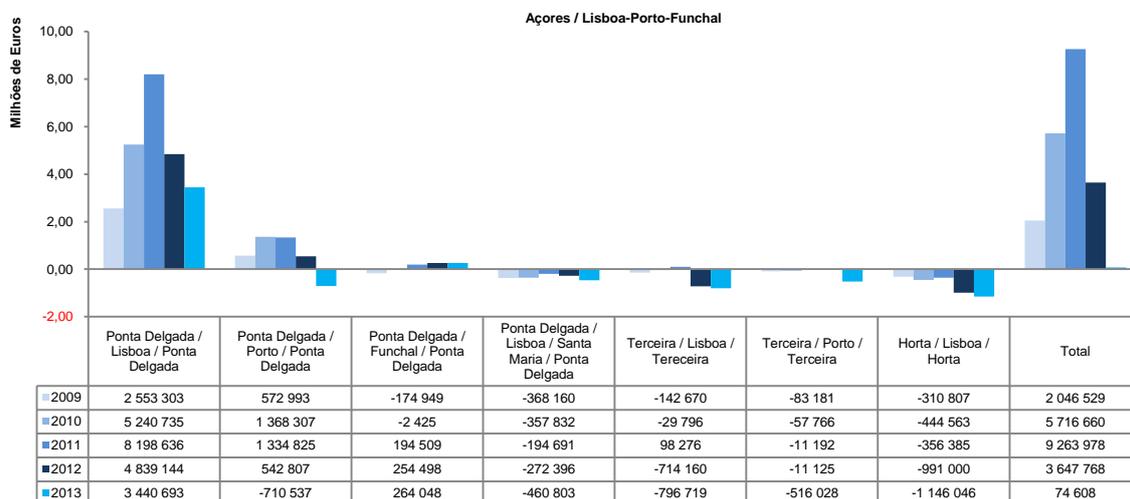
Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

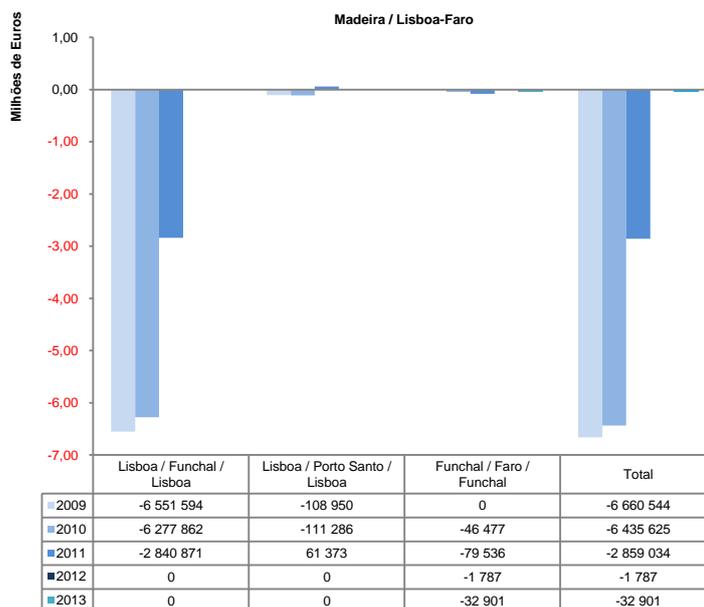
Ação n.º 15-201FS2

Panel 2 – Voos regulares – Rentabilidade das Rotas

Açores / Lisboa-Porto-Funchal



Madeira / Lisboa-Faro



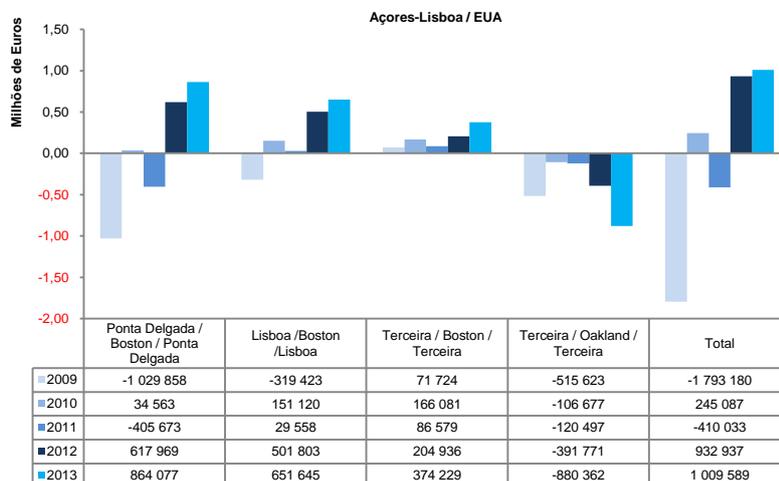


Tribunal de Contas

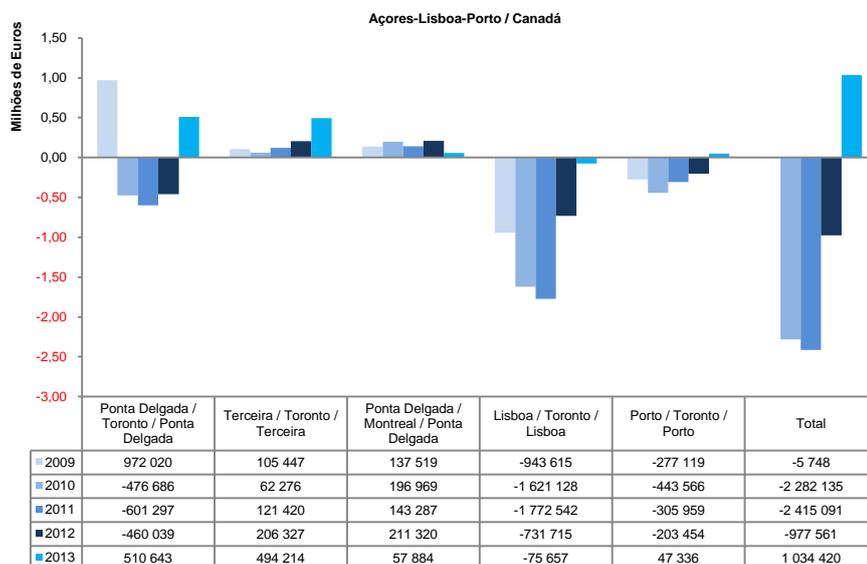
Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

Açores-Lisboa / EUA



Açores-Lisboa-Porto / Canadá



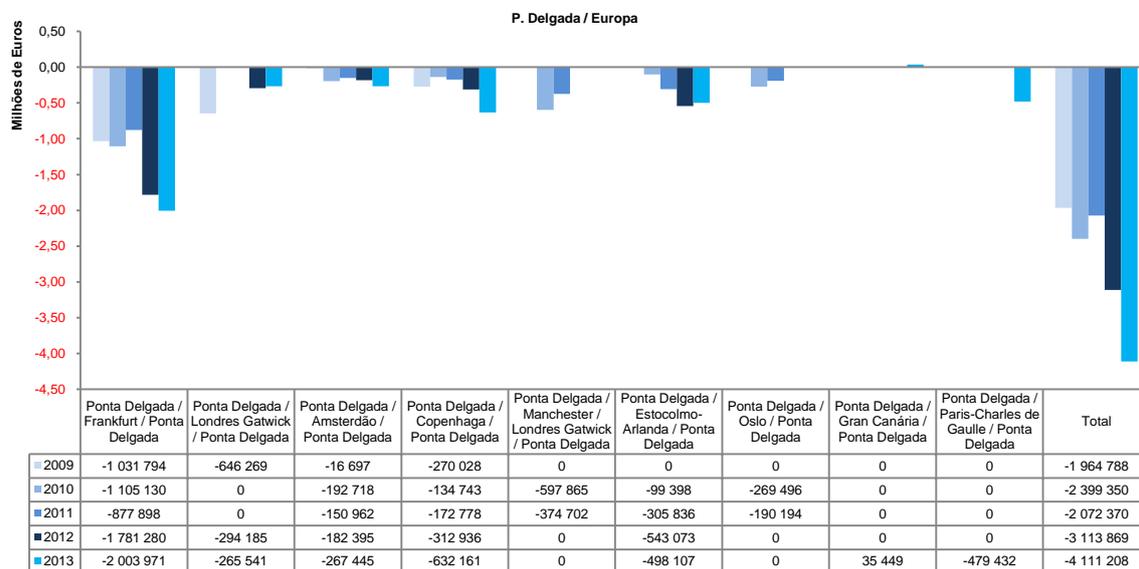


Tribunal de Contas

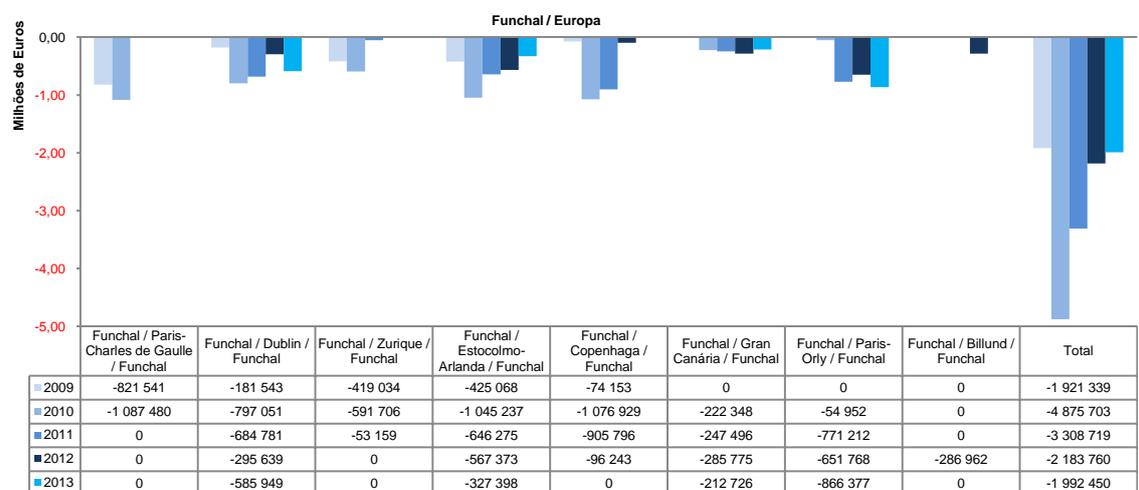
Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

P. Delgada / Europa



Funchal / Europa



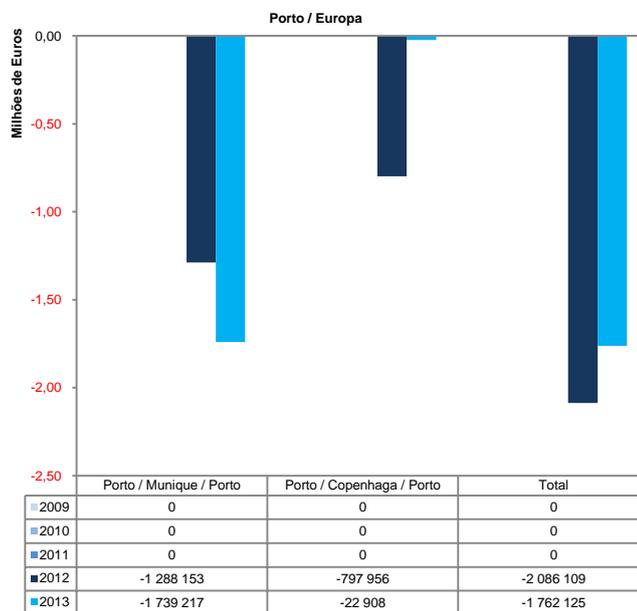


Tribunal de Contas

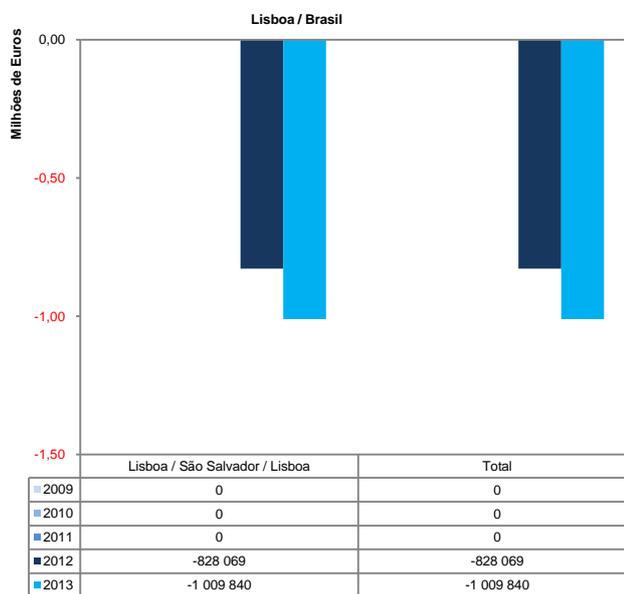
Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

Porto / Europa



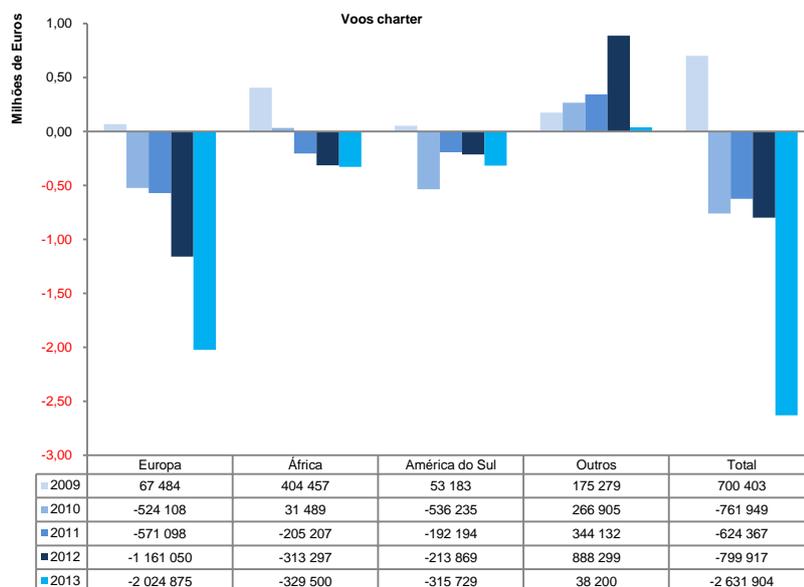
Lisboa / Brasil





VII – Voos charter

Painel 3 – Voos charter – Margem total por mercado





Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

VIII – Certificação legal de contas – Sata Internacional, S.A. – Reservas

Rubrica	Reserva	Ano
"Provisões"	"No Balanço a 31 de dezembro de 2009, na rubrica "Outras Provisões", consta o valor de 5.730.157 Euros, onde está incluído o montante de 3.243.582 Euros destinado a fazer face a contingências resultantes da atividade normal da Empresa. Em 31-12-08, a provisão destinada a este fim tinha o valor de 6.799.959 Euros e, no decorrer de 2009, foram anuladas provisões no valor de 4.379.912 Euros e registadas como proveito do exercício, tendo entretanto sido constituído um reforço de 828.535 Euros. Não existindo informação suficiente que ... à natureza e a possibilidade de materialização das referidas contingências, não me é possível concluir quanto à exigibilidade do montante dos referidos 3.248.282 Euros, nem, tampouco, quanto à razoabilidade do registo do proveito que resultou da anulação das provisões no exercício de 2009."	2009
"Documentos pendentes de voo", "Outras contas a pagar", "Outras contas a receber" e "Resultados transitados"	<p>"(...) a receita decorrente da venda de passagens aéreas é registada na rubrica de "Documentos pendentes de voo", no Passivo Corrente, e transferida para rendimentos do exercício, quando da utilização dessas passagens aéreas em voos da Empresa ou para contas a pagar se o transporte for efetuado por outra companhia aérea. Em paralelo (...), no âmbito do programa de fidelização "Clube SATA", a Empresa atribui aos clientes aderentes milhas em funções dos voos efetuados, que podem ser utilizadas na realização de voos em condições preferenciais, sendo relevada uma Provisão no Passivo Não Corrente para cobrir a responsabilidade futura inerente à disponibilização dessas condições. Por não termos, até à presente data, obtido elementos para fundamentar a razoabilidade dos saldos relevados (...) nas rubricas "Documentos pendentes de voo", dos saldos relevados em "Outras contas a pagar" (...) referentes a taxas conexas a liquidar incluídas no valor de venda das passagens aéreas e da Provisão relativa ao programa de fidelização "Clube SATA" (...) não nos foi possível formar opinião sobre a correção dos mesmos ou validar a adequada especialização entre os exercícios findos (...)."</p> <p>No ano 2013 foi acrescentado o seguinte ponto à reserva: "(...) Adicionalmente (...), foi relevada no exercício uma regularização de 7.889.362 Euros na rubrica "Documentos pendentes de voo" por contrapartida de "Resultados Transitados" relativa a receita vendida e não voada e taxas conexas. Por não termos, até à presente data, obtido elementos suficientes para fundamentar a razoabilidade dos saldos relevados em 31 de dezembro de 2013 nas rubricas de "Documentos pendentes de voo", num montante de 8.308.034 euros (...) e de saldos devedores conexos, num montante global de 2.760.623 Euros relevados em "Outras contas a receber" (1.907.505 Euros) e a deduzir a "Outras contas a pagar" (853.118 Euros), do montante anteriormente referido ajustado diretamente em "Resultados Transitados", de saldos relevados em "Outras contas a pagar", num montante global de 1.340.178 Euros, referentes a taxas a liquidar incluídas no valor de vendas das passagens aéreas e da Provisão relativa ao programa de fidelização "SATA Imagine", no montante de 8.921 Euros (...), não nos foi possível formar opinião sobre a correção dos mesmos ou validar o correspondente corte de operações entre datas."</p>	2009, 2010, 2011 e 2012
"Outras contas a receber", "Ativos por impostos diferidos" e "Estado e outros entes públicos"	"A rubrica de "Outras contas a receber" (...) inclui, em 31 de dezembro de 2013 um montante global de 14.169.622 Euros (...) respeitante a compensações financeiras reclamadas ou estimadas decorrente de serviços públicos prestados em 2012 e 2013 (...), que estão sujeitas a validação e aprovação por parte da Inspeção Geral de Finanças e Governo da República. A mesma rubrica inclui ainda um saldo a receber de uma entidade estatal de 1.325.068 Euros com antiguidade pronunciada. Adicionalmente, em 31 de dezembro de 2013 encontra-se relevado em "Ativos por impostos diferidos", um montante de 6.241.423 Euros (...), inerente a prejuízos fiscais e em "Estado e outros entes públicos" um montante de 196.000 Euros (...) cuja recuperação depende da obtenção, por parte da Empresa, de resultados positivos suficientes nos respetivos períodos de reporte. Não foi possível obter, até à data atual, informação completa para concluir sobre a correção, em 31 de dezembro de 2013, do montante global das compensações financeiras a receber do Governo e sobre a realização do supra-mencionado crédito sobre a entidade estatal. Da mesma forma, consideramos insuficientes os dados de suporte sobre a realização dos ativos por impostos diferidos e pagamentos especiais por conta, anteriormente mencionados."	2013
"Outras contas a receber"	"A rubrica de "Outras contas a receber" inclui, em 31 de dezembro de 2013, um saldo de aproximadamente 690.000 Euros, com antiguidade relevante, sobre o qual existem divergências contratuais entre a Empresa e a entidade devedora. As informação até ao momento obtidas sobre este saldo são insuficiente para concluir sobre se e quando o mesmo será realizável."	2013



IX – Sata Gestão de Aeródromos, S.A. – Investimentos da responsabilidade da Região

Apêndice IX.1- Investimentos aprovados – Planos anuais
(em Euro)

Aeródromos e Aerogare	Resolução do Conselho do Governo			Total
	N.º 113/2009, de 30-06	N.º 31/2010, de 02-03	N.º 56/2013, de 04-06	
Aeroporto da ilha do Pico	6.601.560	896.436	79.845	7.577.841
Aeródromo da ilha São Jorge	25.845.610	925.000	107.925	26.878.535
Aerogare da ilha das Flores	508.370	153.610	2.000	663.980
Aeródromo da ilha do Corvo	1.743.600	3.440.000	73.610	5.257.210
Aeródromo da ilha da Graciosa	2.157.700	960.565	94.100	3.212.365
Total	36.856.840	6.375.611	357.480	43.589.931

Apêndice IX.2 – Investimentos aprovados – Planos plurianuais
(em Euro)

Aeródromos e Aerogare	Resolução do Conselho do Governo		Total
	N.º 61/2011, de 29-04	N.º 99/2012, de 29-06	
Aeroporto da ilha do Pico	6.590.860	5.699.500	12.290.360
Aeródromo da ilha São Jorge	27.235.910	27.175.300	54.411.210
Aerogare da ilha das Flores	76.750	2.002.100	2.078.850
Aeródromo da ilha do Corvo	2.174.570	1.373.300	3.547.870
Aeródromo da ilha da Graciosa	1.607.125	111.750	1.718.875
Total	37.685.215	36.361.950	74.047.165



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

X – Concessão dos serviços aéreos no interior da Região Autónoma dos Açores

Apêndice X.1 – Compensação financeira solicitada pela Sata Air Açores, S.A.

(em Euro)

Âmbito temporal	Sata Air Açores, S.A.									
	Efetiva					Solicitada				
	DExp (1)	RCap (2)	IC (3)=(1)+(2)	REFin (4)	Total (5)=(3)+(4)	DExp (6)	RCap (7)	IC (8)=(6)+(7)	REFin (9)	Total (10)=(8)+(9)
Janeiro a maio de 2009	6.533.984	726.175	7.260.159	0	7.260.159	6.533.984	321.222	6.855.206	0	6.855.206
Junho a setembro de 2009	4.799.289	664.876	5.464.165	0	5.464.165	4.296.842	698.728	4.995.570	0	4.995.570
Outubro de 2009 a setembro de 2010	23.368.371	1.929.360	25.297.731	1.056.472	26.354.203	21.000.454	1.914.155	22.914.609	1.056.472	23.971.081
Outubro de 2010 a setembro de 2011	22.549.403	2.169.646	24.719.049	2.003.062	26.722.111	20.846.566	1.954.440	22.801.006	1.918.042	24.719.048
Outubro de 2011 a setembro de 2012	23.049.431	1.800.485	24.849.916	1.886.181	26.736.097	20.936.536	1.999.326	22.935.862	1.886.181	24.822.043
Outubro de 2012 a setembro de 2013	24.626.878	1.439.354	26.066.232	1.336.962	27.403.194	21.028.933	2.046.168	23.075.101	1.336.962	24.412.063
Outubro de 2013 a setembro de 2014	24.733.145	1.492.143	26.225.288	1.050.729	27.276.017	21.176.302	2.097.118	23.273.420	1.050.729	24.324.149
Total	129.660.501	10.222.039	139.882.540	7.333.406	147.215.946	115.819.617	11.031.157	126.850.774	7.248.386	134.099.160

DExp: Déficit de exploração; RCap: Remuneração de capital; IC: Indemnização compensatória; REFin: Reposição do equilíbrio financeiro.

Apêndice X.2 – Diferenças entre a compensação financeira efetiva e a pedida pela Sata Air Açores, S.A.

(em Euro)

Âmbito temporal	(Solicitada-Efetiva)				
	DExp (11)=(6)-(1)	RCap (12)=(7)-(2)	IC (13)=(8)-(3)	REFin (14)=(9)-(4)	Total (15)=(10)-(5)
Janeiro a maio de 2009	0	726.175	-404.953	0	-404.953
Junho a setembro de 2009	-502.447	664.876	-468.595	0	-468.595
Outubro de 2009 a setembro de 2010	-2.367.917	1.929.360	-2.383.122	0	-2.383.122
Outubro de 2010 a setembro de 2011	-1.702.837	2.169.646	-1.918.043	-85.020	-2.003.063
Outubro de 2011 a setembro de 2012	-2.112.895	1.800.485	-1.914.054	0	-1.914.054
Outubro de 2012 a setembro de 2013	-3.597.945	1.439.354	-2.991.131	0	-2.991.131
Outubro de 2013 a setembro de 2014	-3.556.843	1.492.143	-2.951.868	0	-2.951.868
Total	-13.840.884	10.222.039	-13.031.766	-85.020	-13.116.786

DExp: Déficit de exploração; RCap: Remuneração de capital; IC: Indemnização compensatória; REFin: Reposição do equilíbrio financeiro.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

Apêndice X.3 – Compensação financeira validada e paga pela Região Autónoma dos Açores

(em milhões de Euros e em percentagem)

Âmbito temporal	Governo Regional							
	Validada					Paga	Comparticipação FEDER recebida	
	DExp (16)	RCap (17)	IC (18)=(16)+(17)	REFin (19)	Total (20)=(18)+(19)		Valor (22)	Tx. Comp. (%) (23)=(22)/(21)
Janeiro a maio de 2009	5.850.971	696.147	6.547.118	0	6.547.118	6.547.118	3.273.559	50,0%
Junho a setembro de 2009	4.296.842	698.728	4.995.570	0	4.995.570	4.995.570	0	0,0%
Outubro de 2009 a setembro de 2010	21.093.374	1.821.235	22.914.609	303.961	23.218.571	23.218.570	11.609.285	50,0%
Outubro de 2010 a setembro de 2011	20.722.915	2.078.091	22.801.006	1.470.088	24.271.094	24.271.095	12.135.548	50,0%
Outubro de 2011 a setembro de 2012	20.915.819	1.726.646	22.642.465	0	22.642.465	10.467.931	2.866.983	27,4%
Outubro de 2012 a setembro de 2013	21.028.933	2.046.168	23.075.101	1.215.100	24.290.201	5.768.756	0	0,0%
Outubro de 2013 a setembro de 2014	*	*	*	*	*	0	0	0,0%
Total	93.908.854	9.067.015	102.975.869	2.989.150	105.965.019	75.269.040	29.885.375	39,7%

DExp: Déficit de exploração; RCap: Remuneração de capital; IC: Indemnização compensatória; REFin: Reposição do equilíbrio financeiro.

* Sem informação de validação à data dos trabalhos de campo.

Apêndice X.4 – Diferenças entre a compensação financeira efetiva e validada pela Região Autónoma dos Açores

(em Euro)

Âmbito temporal	(Validada-Efetiva)				
	DExp (24)=(16)-(1)	RCap (25)=(17)-(2)	IC (26)=(18)-(3)	REFin (27)=(19)-(4)	Total (28)=(18)-(5)
Janeiro a maio de 2009	-683.013	-30.028	-713.041	0	-713.041
Junho a setembro de 2009	-502.447	33.852	-468.595	0	-468.595
Outubro de 2009 a setembro de 2010	-2.274.997	-108.125	-2.383.122	-752.511	-3.135.632
Outubro de 2010 a setembro de 2011	-1.826.488	-91.555	-1.918.043	-532.974	-2.451.017
Outubro de 2011 a setembro de 2012	-2.133.612	-73.839	-2.207.451	-1.886.181	-4.093.632
Outubro de 2012 a setembro de 2013	-3.597.945	606.814	-2.991.131	-121.862	-3.112.993
Outubro de 2013 a setembro de 2014	-24.733.145	-1.492.143	-26.225.288	-1.050.729	-27.276.017
Total	-35.751.647	-1.155.024	-36.906.671	-4.344.256	-41.250.927

DExp: Déficit de exploração; RCap: Remuneração de capital; IC: Indemnização compensatória; REFin: Reposição do equilíbrio financeiro.

Apêndice X.5 – Compensação financeira – janeiro 2009 a maio 2009

(em Euro)

Componente	Compensação financeira janeiro a maio de 2009						
	Contratada (1)	Efetiva Sata Air Açores, S.A. (2)	Pedida Sata Air Açores, S.A. (3)	Validada DRTAM (4)	Diferença		
					Efetiva vs contratada (5)=(2)-(1)	Pedida vs efetiva (6)=(3)-(2)	Validada vs pedida (7)=(4)-(3)
Déficit de exploração	5.870.352	6.533.984	6.533.984	5.850.971	663.632	0	-683.013
Remuneração de capital	984.854	726.175	321.222	696.147	-258.679	-404.953	374.925
Subtotal	6.855.206	7.260.159	6.855.206	6.547.118	404.953	-404.953	-308.088
Reequilíbrio financeiro	0	0	0	0	0	0	0
Fuel	0	0	0	0	0	0	0
Taxas de controlo de terminal	0	0	0	0	0	0	0
Irregularidades de passageiros	0	0	0	0	0	0	0
Não atualização tarifária	0	0	0	0	0	0	0
Subtotal	0	0	0	0	0	0	0
Total	6.855.206	7.260.159	6.855.206	6.547.118	404.953	-404.953	-308.088



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

Apêndice X.6 – Compensação financeira – junho 2009 a setembro 2009

(em Euro)

Componente	Compensação financeira junho a setembro de 2009						
	Contratada	Efetiva Sata Air Açores, S.A.	Pedida Sata Air Açores, S.A.	Validada DRTAM*	Diferença		
					Efetiva vs contratada	Pedida vs efetiva	Validada vs pedida
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)-(1)	(6)=(3)-(2)	(7)=(4)-(3)	
Défice de exploração	4.296.842	4.799.289	4.296.842	4.296.842	502.447	-502.447	0
Remuneração de capital	698.728	664.876	698.728	698.728	-33.852	33.852	0
Subtotal	4.995.570	5.464.165	4.995.570	4.995.570	468.595	-468.595	0
Reequilíbrio financeiro	0	0	0	0	0	0	0
Fuel	0	0	0	0	0	0	0
Taxas de controlo de terminal	0	0	0	0	0	0	0
Irregularidades de passageiros	0	0	0	0	0	0	0
Não atualização tarifária	0	0	0	0	0	0	0
Subtotal	0	0	0	0	0	0	0
Total	4.995.570	5.464.165	4.995.570	4.995.570	468.595	-468.595	0

* Não foi disponibilizado o relatório de validação da Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos, pelo que considerou-se como valor validado o valor pago.

Apêndice X.7 – Compensação financeira – outubro 2009 a setembro 2010

(em Euro)

Componente	Compensação financeira - 1.º ano da concessão - outubro de 2009 a setembro de 2010						
	Contratada	Efetiva Sata Air Açores, S.A.	Pedida Sata Air Açores, S.A.	Validada DRTAM*	Diferença		
					Efetiva vs contratada	Pedida vs efetiva	Validada vs pedida
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)-(1)	(6)=(3)-(2)	(7)=(4)-(3)	
Défice de exploração	21.000.454	23.368.371	21.000.454	21.093.374	2.367.917	-2.367.917	92.920
Remuneração de capital	1.914.155	1.929.360	1.914.155	1.821.235	15.205	-15.205	-92.920
Subtotal	22.914.609	25.297.731	22.914.609	22.914.609	2.383.122	-2.383.122	0
Reequilíbrio financeiro	0	1.056.472	1.056.472	303.961	1.056.472	0	-752.511
Fuel	0	483.448	483.448	155.667	483.448	0	-327.781
Taxas de controlo de terminal	0	151.162	151.162	148.294	151.162	0	-2.868
Irregularidades de passageiros	0	326.199	326.199	0	326.199	0	-326.199
Não atualização tarifária	0	95.663	95.663	0	95.663	0	-95.663
Subtotal	0	1.056.472	1.056.472	303.961	1.056.472	0	-752.511
Total	22.914.609	26.354.203	23.971.081	23.218.571	3.439.594	-2.383.122	-752.510

* A informação da Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos não contém o despacho do Diretor Regional.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

Apêndice X.8 – Compensação financeira – outubro 2010 a setembro 2011

(em Euro)

Componente	Compensação financeiro - 2.º ano da concessão - outubro de 2010 a setembro de 2011						
	Contratada	Efetiva Sata Air Açores, S.A.	Pedida Sata Air Açores, S.A.	Validada DRTAM	Diferença		
					Efetiva vs contratada	Pedida vs efetiva	Validada vs pedida
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)-(1)	(6)=(3)-(2)	(7)=(4)-(3)	
Défice de exploração	20.846.566	22.549.403	20.846.566	20.722.915	1.702.837	-1.702.837	-123.651
Remuneração de capital	1.954.440	2.169.646	1.954.440	2.078.091	215.206	-215.206	123.651
Subtotal	22.801.006	24.719.049	22.801.006	22.801.006	1.918.043	-1.918.043	0
Reequilíbrio financeiro	0	2.003.062	1.918.042	1.470.088	2.003.062	-85.020	-447.954
Fuel	0	1.600.104	1.918.042	1.198.133	1.600.104	317.938	-719.909
Taxas de controlo de terminal	0	184.418		185.446	184.418	-184.418	185.446
Irregularidades de passageiros	0	0		0	0	0	0
Não atualização tarifária	0	218.540		86.509	218.540	-218.540	86.509
Subtotal	0	2.003.062	1.918.042	1.470.088	2.003.062	-85.020	-447.954
Total	22.801.006	26.722.111	24.719.048	24.271.094	3.921.105	-2.003.063	-447.954

Apêndice X.9 – Compensação financeira – outubro 2011 a setembro 2012

(em Euro)

Componente	Compensação financeira - 3.º ano da concessão - outubro de 2011 a setembro de 2012						
	Contratada	Efetiva Sata Air Açores, S.A.	Pedida Sata Air Açores, S.A.	Validada DRT*	Diferença		
					Efetiva vs contratada	Pedida vs efetiva	Validada vs pedida
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)-(1)	(6)=(3)-(2)	(7)=(4)-(3)	
Défice de exploração	20.936.536	23.049.431	20.936.536	20.915.819	2.112.895	-2.112.895	-20.717
Remuneração de capital	1.999.326	1.800.485	1.999.326	1.726.646	-198.841	198.841	-272.680
Subtotal	22.935.862	24.849.916	22.935.862	22.642.465	1.914.054	-1.914.054	-293.397
Reequilíbrio financeiro	0	1.886.181	1.886.181	0	1.886.181	0	-1.886.181
Fuel	0	1.399.264	1.399.264	0	1.399.264	0	-1.399.264
Taxas de controlo de terminal	0	0	0	0	0	0	0
Irregularidades de passageiros	0	0	0	0	0	0	0
Não atualização tarifária	0	0	0	0	0	0	0
Centro de Formação Aeronáutica	0	486.916	486.916	0	486.916	0	-486.916
Subtotal	0	1.886.181	1.886.181	0	1.886.181	0	-1.886.181
Total	22.935.862	26.736.097	24.822.043	22.642.465	3.800.235	-1.914.054	-2.179.578

* A informação n.º DI/2014/78, de 01-04-2014, não contém a decisão do Diretor Regional dos Transportes sobre a certificação da compensação financeira a atribuir à Sata Air Açores, S.A.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

Apêndice X.10 – Compensação financeira – outubro 2012 a setembro 2013

(em Euro)

Componente	Compensação financeira - 4.º ano da concessão - outubro de 2012 a setembro de 2013						
	Contratada	Efetiva Sata Air Açores, S.A.	Pedida Sata Air Açores, S.A.	Validada DRT*	Diferença		
					Efetiva vs contratada	Pedida vs efetiva	Validada vs pedida
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)-(1)	(6)=(3)-(2)	(7)=(4)-(3)	
Défice de exploração	21.028.933	24.626.878	21.028.933	21.028.933	3.597.945	-3.597.945	0
Remuneração de capital	2.046.168	1.439.354	2.046.168	2.046.168	-606.814	606.814	0
Subtotal	2.075.101	26.066.232	23.075.101	23.075.101	2.991.131	-2.991.131	0
Reequilíbrio financeiro	0	1.336.962	1.336.962	1.215.100	1.336.962	0	-121.862
Fuel	0	1.194.591	1.194.591	1.215.100	1.194.591	0	20.509
Taxas de controlo de terminal	0	0	0	0	0	0	0
Irregularidades de passageiros	0	0	0	0	0	0	0
Não atualização tarifária	0	0	0	0	0	0	0
Centro de Formação Aeronáutica	0	142.371	142.371	0	142.371	0	-142.371
Subtotal	0	1.336.962	1.336.962	1.215.100	1.336.962	0	-121.862
Total	23.075.101	27.403.194	24.412.063	24.290.201	4.328.093	-2.991.131	-121.862

* A informação n.º DI/2014/208, de 13-10-2014, não contém a decisão do Diretor Regional dos Transportes sobre a certificação da compensação financeira a atribuir à Sata Air Açores, S.A.

Apêndice X.11 – Valores contratados, calculados, solicitados e validados – outubro 2013 a setembro 2014

(em Euro)

Componente	Compensação financeira - 5.º ano da concessão - outubro de 2013 a setembro de 2014						
	Contratada	Efetiva Sata Air Açores, S.A.	Pedida Sata Air Açores, S.A.	Validada DRT	Diferença		
					Efetiva vs contratada	Pedida vs efetiva	Validada vs pedida
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)-(1)	(6)=(3)-(2)	(7)=(4)-(3)	
Défice de exploração	21.176.302	24.733.145	21.176.302		3.556.843	-3.556.843	-21.176.302
Remuneração de capital	2.097.118	1.492.143	2.097.118		-604.975	604.975	-2.097.118
Subtotal	23.273.420	26.225.288	23.273.420	0	2.951.868	-2.951.868	-23.273.420
Reequilíbrio financeiro	0	1.050.729	1.050.729		1.050.729	0	-1.050.729
Fuel	0	941.754	941.754		941.754	0	-941.754
Taxas de controlo de terminal	0	0	0		0	0	0
Irregularidades de passageiros	0	0	0		0	0	0
Não atualização tarifária	0	0	0		0	0	0
Centro de Formação Aeronáutica	0	108.975	108.975		108.975	0	-108.975
Subtotal	0	1.050.729	1.050.729	0	1.050.729	0	-1.050.729
Total	23.273.420	27.276.017	24.324.149	0	4.002.597	-2.951.868	-24.324.149



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

XI – Transferências da compensação financeira da Região Autónoma dos Açores para a Sata Air Açores, S.A.

(em Euro)

Âmbito temporal				Contrato	Sata Air Açores, S.A.		Governo Regional				
Período	Trimestre	Início (1)	Fim (2)		Pedido (4)	Contabilizado (5)	Validado (6)	Data (7)	Dias decorridos (8)=(7)-(2)	Valor (9)	Recebimentos FEDER (10)
Janeiro a maio de 2009	-	01-01-09	31-05-09	6.855.206	6.855.206	6.855.206	6.547.118	21-09-09	113	4.113.124	2.056.562
								17-01-13	1.327	2.433.995	1.216.997
Subtotal				6.855.206	6.855.206	6.855.206	6.547.118	-	-	6.547.118	3.273.559
Junho a setembro de 2009	-	01-06-09	30-09-09	4.995.570	4.995.570	4.995.570	4.995.570	17-01-13	1.205	4.995.570	0
		Subtotal				4.995.570	4.995.570	4.995.570	-	-	4.995.570
Outubro de 2009 a setembro de 2010	1.º	01-10-09	30-12-09	5.728.652	5.728.652	5.728.675	5.728.652	21-06-10	173	5.728.652	2.864.326
	2.º	01-01-10	31-03-10	5.728.652	5.728.652	5.728.675	5.728.652	12-07-10	103	5.728.652	2.864.326
	3.º	01-04-10	30-06-10	5.728.652	5.728.652	5.728.675	5.728.652	12-10-10	104	5.728.652	2.864.326
	4.º	01-07-10	30-09-10	5.728.652	5.728.652	5.728.675	5.728.652	06-01-11	98	5.607.708	2.803.854
		Reequilíbrio	30-09-10	0	1.056.472	1.056.472	303.961	27-08-13	1.062	424.906	212.453
Subtotal				22.914.609	23.971.081	23.971.171	23.218.570	-	-	23.218.570	11.609.285
Outubro de 2010 a setembro de 2011	1.º	01-10-10	31-12-10	5.700.252	5.700.252	5.700.252	5.700.252	12-04-11	102	5.700.252	2.850.126
	2.º	01-01-11	31-03-11	5.700.252	5.700.252	5.700.252	5.700.252	12-07-11	103	5.700.252	2.850.126
	3.º	01-04-11	30-06-11	5.700.252	5.700.252	5.700.252	5.700.252	14-10-11	106	5.700.252	2.850.126
	4.º	01-07-11	30-09-11	5.700.252	5.700.252	5.700.252	5.700.252	24-01-12	116	5.700.252	2.850.126
		Reequilíbrio	30-09-11	0	1.918.042	682.904	1.470.088	27-08-13	697	1.470.088	735.044
Subtotal				22.801.006	24.719.048	23.483.911	24.271.094	-	-	24.271.095	12.135.548
Outubro de 2011 a setembro de 2012	1.º	01-10-11	31-12-11	5.733.966	5.733.966	5.733.966	5.660.617	11-07-12	193	5.733.966	2.866.983
	2.º	01-01-12	31-03-12	5.733.966	5.733.966	5.733.966	5.660.617	-	-	0	0
	3.º	01-04-12	30-06-12	5.733.966	5.733.966	5.733.966	5.660.617	16-07-13	381	733.966	0
								03-09-13	430	1.000.000	
								16-10-13	473	2.000.000	
30-10-13								487	1.000.000		
4.º	01-07-12	30-09-12	5.733.966	5.733.966	5.733.966	5.660.617	-	-	0	0	
							Reequilíbrio	30-09-12	0	1.886.181	1.887.000
Subtotal				22.935.862	24.822.043	24.822.863	22.642.466	-	-	11.467.931	2.866.983
Outubro de 2012 a setembro de 2013	1.º	01-10-12	31-12-12	5.768.775	5.768.775	5.768.776	5.768.775	26-04-13	116	5.768.756	0
	2.º	01-01-13	31-03-13	5.768.775	5.768.775	5.768.776	5.768.775	-	-	0	0
	3.º	01-04-13	30-06-13	5.768.775	5.768.775	5.768.776	5.768.775	-	-	0	0
	4.º	01-07-13	30-09-13	5.768.775	5.768.775	5.768.776	5.768.775	-	-	0	0
								Reequilíbrio	30-09-13	0	1.336.962
Subtotal				23.075.101	24.412.063	24.412.066	24.290.201	-	-	5.768.756	0
Outubro de 2013 a setembro de 2014	1.º	01-10-13	31-12-13	5.818.355	5.818.355	5.818.355	-	-	-	0	0
	2.º	01-01-14	31-03-14	5.818.355	5.818.355	-	-	-	-	0	0
	3.º	01-04-14	30-06-14	5.818.355	5.818.355	-	-	13-07-14	13	2.000.000	0
						-	-	13-08-14	44	1.000.000	
						-	-	20-08-14	51	2.818.355	
4.º	01-07-14	30-09-14	5.818.355	5.818.355	-	-	26-11-14	57	2.000.000	0	
					-	-	28-11-14	59	1.818.355		
Reequilíbrio	30-09-14	0	1.050.729	1.075.645	-	-	11-12-14	72	2.000.000	0	
Subtotal				23.273.420	24.324.149	6.894.000	-	-	-	11.636.710	0
Total				126.850.774	134.099.160	115.434.788	105.965.020	-	-	87.905.750	29.885.375



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

XII – Concessão dos serviços aéreos na rota Funchal/Porto Santo/Funchal

Apêndice XII.1 – Compensação financeira pedida pela Sata Air Açores, S.A.

(em Euros)

Âmbito temporal	Sata Air Açores, S.A.									
	Efetiva					Solicitada				
	DExp	RCap	IC	REFin	Total	DExp	RCap	IC	REFin	Total
(1)	(2)	(3) = (1)+(2)	(4)	(5) = (3)+(4)	(6)	(7)	(8) = (6)+(7)	(9)	(10) = (8)+(9)	
Agosto de 2008 a agosto de 2009	1.576.363	190.134	1.766.497	0	1.766.497	622.267	289.142	911.409	0	911.409
Agosto de 2009 a agosto de 2010	2.762.710	154.330	2.917.040	43.860	2.960.900	487.439	304.928	792.367	43.860	836.227
Agosto a dezembro de 2010	1.181.254	105.968	1.287.222	0	1.287.222	900.000	0	900.000	0	900.000
Janeiro a dezembro de 2011	2.520.047	244.020	2.764.067	0	2.764.067	1.950.350	0	1.950.350	0	1.950.350
Janeiro a dezembro de 2012	2.570.211	225.819	2.796.030	0	2.796.030	1.999.473	0	1.999.473	0	1.999.473
Janeiro a dezembro de 2013	2.383.980	146.040	2.530.020	0	2.530.020	1.995.557	0	1.995.557	0	1.995.557
Total	12.994.565	1.066.311	14.060.876	43.860	14.104.736	7.955.086	594.070	8.549.156	43.860	8.593.016

DExp: Déficit de exploração; RCap: Remuneração de capital; IC: Indemnização compensatória; REFin: Reposição do equilíbrio financeiro.

Apêndice XII.2 – Diferenças entre a compensação financeira efetiva e a pedida pela Sata Air Açores, S.A.

(em Euros)

Âmbito temporal	(Pedida-Efetiva)				
	DExp	RCap	IC	REFin	Total
	(11) = (6)-(1)	(12) = (7)-(2)	(13) = (8)-(3)	(14) = (9)-(4)	(15) = (10)-(5)
Agosto de 2008 a agosto de 2009	-954.096	99.008	-855.088	0	-855.088
Agosto de 2009 a agosto de 2010	-2.275.271	150.598	-2.124.673	0	-2.124.673
Agosto a dezembro de 2010	-281.254	-105.968	-387.222	0	-387.222
Janeiro a dezembro de 2011	-569.697	-244.020	-813.717	0	-813.717
Janeiro a dezembro de 2012	-570.738	-225.819	-796.557	0	-796.557
Janeiro a dezembro de 2013	-388.423	-146.040	-534.463	0	-534.463
Total	-5.039.479	-472.241	-5.511.720	0	-5.511.720

DExp: Déficit de exploração; RCap: Remuneração de capital; IC: Indemnização compensatória; REFin: Reposição do equilíbrio financeiro.

Apêndice XII.3 – Compensação financeira validada pela Inspeção Geral de Finanças e paga pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças

(em Euros)

Âmbito temporal	Inspeção Geral de Finanças - Direção-Geral do Tesouro e Finanças					
	Validada					Paga
	DExp	RCap	IC	REFin	Total	
(16)	(17)	(18) = (16)+(17)	(19)	(20) = (18)+(19)	(21)	
Agosto de 2008 a agosto de 2009	622.267	289.142	911.409	0	911.409	911.401
Agosto de 2009 a agosto de 2010	792.367	0	792.367	0	792.367	792.367
Agosto a dezembro de 2010	900.000	0	900.000	0	900.000	900.000
Janeiro a dezembro de 2011	1.950.350	0	1.950.350	0	1.950.350	1.950.350
Janeiro a dezembro de 2012	1.999.473	0	1.999.473	0	1.999.473	1.499.605
Janeiro a dezembro de 2013	*	*	*	*	*	997.779
Total	6.264.457	289.142	6.553.599	0	6.553.599	7.051.501

DExp: Déficit de exploração; RCap: Remuneração de capital; IC: Indemnização compensatória; REFin: Reposição do equilíbrio financeiro.

* Sem informação, à data dos trabalhos de campo, quanto à validação da compensação financeira



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

Apêndice XII.4 – Diferenças entre a compensação financeira efetiva e validada pela Inspeção Geral de Finanças

(em Euros)

Âmbito temporal	(Validada-Efetiva)				
	DExp	RCap	IC	REFin	Total
	(22) = (16)-(1)	(23) = (17)-(2)	(24) = (18)-(3)	(25) = (19)-(4)	(26) = (20)-(5)
Agosto de 2008 a agosto de 2009	-954.096	99.008	-855.088	0	-855.088
Agosto de 2009 a agosto de 2010	-1.970.343	-154.330	-2.124.673	-43.860	-2.168.533
Agosto a dezembro de 2010	-281.254	-105.968	-387.222	0	-387.222
Janeiro a dezembro de 2011	-569.697	-244.020	-813.717	0	-813.717
Janeiro a dezembro de 2012	-570.738	-225.819	-796.557	0	-796.557
Janeiro a dezembro de 2013	-2.383.980	-146.040	-2.530.020	0	-2.530.020
Total	-6.730.108	-777.169	-7.507.277	-43.860	-7.551.137

DExp: Déficit de exploração; RCap: Remuneração de capital; IC: Indemnização compensatória; REFin: Reposição do equilíbrio financeiro.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

XIII – Transferências da compensação financeira da Direção-Geral do Tesouro e Finanças para a Sata Air Açores, S.A.

(em Euro)

Âmbito temporal				Contrato	Sata Air Açores, S.A.		Inspeção Geral de Finanças / Direção-Geral do Tesouro e Finanças			
Período	Trimestre	Início (1)	Fim (2)		Pedido (4)	Contabilizado (5)	Validado (6)	Data (7)	Dias decorridos (8)=(7)-(2)	Valor (9)
Agosto de 2008 a agosto de 2009	1.º	14-08-08	13-11-08	227.852	227.852	227.852	227.852	23-02-10	467	227.850
	2.º	14-11-08	13-02-09	227.852	227.852	227.852	227.852	23-02-10	375	227.850
	3.º	14-02-09	13-05-09	227.852	227.852	227.852	227.852	23-02-10	286	227.850
	4.º	14-05-09	13-08-09	227.852	227.852	227.852	227.852	SI	-	227.852
Subtotal				911.409	911.409	911.409	911.409	-	-	911.401
Agosto de 2009 a agosto de 2010	1.º	14-08-09	13-11-09	198.092	198.092	198.092	198.092	SI	-	198.092
	2.º	14-11-09	13-02-10	198.092	198.092	198.092	198.092	SI	-	198.092
	3.º	14-02-10	13-05-10	198.092	198.092	198.092	198.092	SI	-	198.092
	4.º	14-05-10	13-08-10	198.092	198.092	198.092	198.092	23-01-12	528	198.092
Subtotal				792.367	792.367	792.367	792.367	-	-	792.367
Agosto de 2010 a dezembro de 2010	1.º	14-08-10	13-09-10	180.000	180.000	180.000	180.000	23-01-12	497	180.000
	2.º	14-09-10	13-10-10	180.000	180.000	180.000	180.000	23-01-12	467	180.000
	3.º	14-10-10	13-11-10	180.000	180.000	180.000	180.000	23-01-12	436	180.000
	4.º	14-11-10	13-12-10	180.000	180.000	180.000	180.000	23-01-12	406	180.000
	Último pagamento	14-12-10	31-12-10	180.000	180.000	180.000	180.000	23-01-12	388	180.000
Subtotal				900.000	900.000	900.000	900.000	-	-	900.000
Janeiro a dezembro de 2011	1.º	01-01-11	31-03-11	487.588	487.588	487.588	487.588	30-12-11	274	487.588
	2.º	01-04-11	30-06-11	487.588	487.588	487.588	487.588	30-12-11	183	487.588
	3.º	01-07-11	30-09-11	487.588	487.588	487.588	487.588	30-12-11	91	487.588
	4.º	01-10-11	31-12-11	487.588	487.588	487.588	487.588	14-01-13	380	487.588
Subtotal				1.950.350	1.950.350	1.950.350	1.950.350	-	-	1.950.350
Janeiro a dezembro de 2012	1.º	01-01-12	31-03-12	499.868	499.868	499.868	499.868	14-12-12	258	499.868
	2.º	01-04-12	30-06-12	499.868	499.868	499.868	499.868	14-12-12	167	499.868
	3.º	01-07-12	30-09-12	499.868	499.868	499.868	499.868	14-01-13	106	499.868
	4.º	01-10-12	31-12-12	499.868	499.868	499.868	499.868	-	-	0
Subtotal				1.999.473	1.999.473	1.999.473	1.999.473	-	-	1.499.605
Janeiro a dezembro de 2013	1.º	01-01-13	31-03-13	498.889	498.889	498.889	-	25-11-13	239	498.889
	2.º	01-04-13	30-06-13	498.889	498.889	498.889	-	25-11-13	148	498.889
	3.º	01-07-13	30-09-13	498.889	498.889	498.889	-	-	-	0
	4.º	01-10-13	31-12-13	498.889	498.889	498.889	-	-	-	0
Subtotal				1.995.557	1.995.557	1.995.557	0	-	-	997.779
Total				8.549.156	8.549.156	8.549.156	6.553.599	-	-	7.051.501

SI - Sem informação.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

XIV – Acompanhamento e controlo das empresas

Apêndice XIV.1 – SATA SGPS, S.A.

Documento	2009	2010	2011	2012	2013
Propostas dos planos estratégicos plurianuais					
Data de aprovação dos documentos	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-
Propostas dos orçamentos anuais					
Data de aprovação dos documentos pelo Conselho de Administração	06-03-09	-	-	16-12-11	21-12-12
Data de aprovação dos documentos pela Assembleia Geral	-	-	-	16-01-12	-
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	25-01-13
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-
Planos de investimentos anuais e plurianuais e respetivas fontes de financiamento					
Data de aprovação dos documentos pelo Conselho de Administração	-	-	-	16-12-11	21-12-12
Data de aprovação dos documentos pela Assembleia Geral	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-
Documentos de prestação anual de contas					
Data de aprovação dos documentos pelo Conselho de Administração	-	29-04-11	-	15-02-13	10-04-14
Data de aprovação dos documentos pela Assembleia Geral	-	23-05-11	26-04-12	27-02-13	-
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	02-06-11	-	-	-
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	02-06-11	-	-	-
Relatórios trimestrais de execução orçamental					
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	15-05-13
1.º trimestre	-	-	-	-	31-07-13
2.º trimestre	-	-	-	-	31-10-13
3.º trimestre	-	-	-	-	-
4.º trimestre	-	-	-	28-03-13	16-05-14
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-
1.º trimestre	-	-	-	-	-
2.º trimestre	-	-	-	-	-
3.º trimestre	-	-	-	-	-
4.º trimestre	-	-	-	-	-
Cópias das atas do órgão de gestão e administração					
Atas elaboradas	4	1	1	0	6
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-
Cópias das atas da assembleia geral					
Atas elaboradas	4	4	1	2	3
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

Apêndice XIV.2 – SATA Air Açores, S.A.

Documento	2009	2010	2011	2012	2013
Propostas dos planos estratégicos plurianuais					
Data de aprovação dos documentos	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-
Propostas dos orçamentos anuais					
Data de aprovação dos documentos pelo Conselho de Administração	-	-	-	16-12-11	21-12-12
Data de aprovação dos documentos pela Assembleia Geral	-	-	-	16-01-12	-
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	25-01-13
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-
Planos de investimentos anuais e plurianuais e respetivas fontes de financiamento					
Data de aprovação dos documentos pelo Conselho de Administração	-	-	-	16-12-11	21-12-12
Data de aprovação dos documentos pela Assembleia Geral	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-
Documentos de prestação anual de contas					
Data de aprovação dos documentos pelo Conselho de Administração	26-04-10	08-04-11	-	15-02-13	
Data de aprovação dos documentos pela Assembleia Geral	26-04-10	15-04-11	26-04-12	27-02-13	10-04-14
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	19-06-12	28-03-13	16-05-14
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	21-06-12	-	-
Relatórios trimestrais de execução orçamental					
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro					
1.º trimestre	-	-	-	-	15-05-13
2.º trimestre	-	-	-	-	31-07-13
3.º trimestre	-	-	-	-	31-10-13
4.º trimestre	-	-	-	28-03-13	16-05-14
Data de envio à Direção Regional dos Transportes					
1.º trimestre	-	-	-	-	-
2.º trimestre	-	-	-	-	-
3.º trimestre	-	-	-	-	-
4.º trimestre	-	-	-	-	-
Cópias das atas do órgão de gestão e administração					
Atas elaboradas	12	13	13	17	19
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-
Cópias das atas da assembleia geral					
Atas elaboradas	4	2	2	4	7
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

Apêndice XIV.3 – SATA Internacional, S.A.

Documento	2009	2010	2011	2012	2013
Propostas dos planos estratégicos plurianuais					
Data de aprovação dos documentos	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-
Propostas dos orçamentos anuais					
Data de aprovação dos documentos pelo Conselho de Administração	06-03-09	-	23-02-11	16-12-11	21-12-12
Data de aprovação dos documentos pela Assembleia Geral	-	-	-	16-01-12	-
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	25-01-13
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-
Planos de investimentos anuais e plurianuais e respetivas fontes de financiamento					
Data de aprovação dos documentos pelo Conselho de Administração	06-03-09	-	-	16-12-11	21-12-12
Data de aprovação dos documentos pela Assembleia Geral	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	25-01-13
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-
Documentos de prestação anual de contas					
Data de aprovação dos documentos pelo Conselho de Administração	-	22-03-11	26-03-12	15-02-13	10-04-14
Data de aprovação dos documentos pela Assembleia Geral	30-03-10	30-03-11	26-04-12	27-02-13	-
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	19-06-12	28-03-13	16-05-14
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	21-06-12	-	-
Relatórios trimestrais de execução orçamental					
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro					
1.º trimestre	-	-	-	-	15-05-13
2.º trimestre	-	-	-	-	31-07-13
3.º trimestre	-	-	-	-	31-10-13
4.º trimestre	-	-	-	28-03-13	16-05-14
Data de envio à Direção Regional dos Transportes					
1.º trimestre	-	-	-	-	-
2.º trimestre	-	-	-	-	-
3.º trimestre	-	-	-	-	-
4.º trimestre	-	-	-	-	-
Cópias das atas do órgão de gestão e administração					
Atas elaboradas	8	11	11	19	27
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-
Cópias das atas da assembleia geral					
Atas elaboradas	1	3	1	4	5
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

Apêndice XIV.4 – SATA Gestão de Aeródromos, S.A.

Documento	2009	2010	2011	2012	2013
Propostas dos planos estratégicos plurianuais					
Data de aprovação dos documentos	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-
Propostas dos orçamentos anuais					
Data de aprovação dos documentos pelo Conselho de Administração	06-03-09	-	23-03-11	16-12-11	-
Data de aprovação dos documentos pela Assembleia Geral	-	-	-	16-01-12	-
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	25-01-13
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-
Planos de investimentos anuais e plurianuais e respetivas fontes de financiamento					
Data de aprovação dos documentos pelo Conselho de Administração	06-03-09	-	23-03-11	16-12-11	05-09-12
Data de aprovação dos documentos pela Assembleia Geral	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-
Documentos de prestação anual de contas					
Data de aprovação dos documentos pelo Conselho de Administração	12-03-10	22-03-11	26-03-12	15-02-13	10-04-14
Data de aprovação dos documentos pela Assembleia Geral	30-03-10	30-03-11	26-04-12	27-02-13	-
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	02-06-11	-	-	-
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-
Relatórios trimestrais de execução orçamental					
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro					
1.º trimestre	-	-	-	-	15-05-13
2.º trimestre	-	-	-	-	31-07-13
3.º trimestre	-	-	-	-	31-10-13
4.º trimestre	-	-	-	28-03-13	16-05-14
Data de envio à Direção Regional dos Transportes					
1.º trimestre	-	-	-	-	-
2.º trimestre	-	-	-	-	-
3.º trimestre	-	-	-	-	-
4.º trimestre	-	-	-	-	-
Cópias das atas do órgão de gestão e administração					
Atas elaboradas	10	13	16	14	17
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-
Cópias das atas da assembleia geral					
Atas elaboradas	1	2	1	2	2
Data de envio à Direção Regional do Orçamento e Tesouro	-	-	-	-	-
Data de envio à Direção Regional dos Transportes	-	-	-	-	-



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

XV – Frequências nas rotas interilhas dos Açores – Sata Air Açores, S.A.

Apêndice XV. 1 – Frequências nas rotas interilhas – 2009 – Sata Air Açores, S.A.

Rotas interilhas	2009												Ano	
	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez		Total
Mínimo														
OSP*														
Frequências mensais	372	336	360	443	443	429	580	580	429	443	360	372	5.146	10.292
Grupo SATA**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.162
Contraditório***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Proposta contratada														
OSP														
Frequências mensais	-	-	-	-	-	-	-	-	536	554	454	469	2.013	4.026
Contraditório***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Programado														
Plano de exploração														
Frequências mensais	-	-	-	-	-	-	-	-	536	554	454	469	2.013	4.026
Contraditório***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Realizado														
Grupo SATA**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.902
Contraditório***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: *Comunicação da Comissão nos termos do procedimento previsto no n.º 1, alínea a), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, do Conselho (2006/C 49/09) e Comunicação da Comissão nos termos do procedimento previsto no n.º 4, do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho (2009/C 111/04). **Informações prestadas pelo Grupo SATA durante os trabalhos de campo (doc. 03.111). ***Ofício s/n.º de 23-11-2015 (doc. 07.02.02)

Apêndice XV. 2 – Frequências nas rotas interilhas – 2010 – Sata Air Açores, S.A.

Rotas interilhas	2010												Ano	
	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez		Total
Mínimo														
OSP*														
Frequências mensais	372	336	360	443	443	429	580	580	429	443	360	372	5.146	10.292
Grupo SATA**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.162
Contraditório***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.162
Proposta contratada														
OSP****														
Frequências mensais	467	424	482	535	552	536	654	654	535	547	439	452	6.277	12.555
Contraditório***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.088
Programado														
Plano de exploração*****														
Frequências mensais	467	424	482	523	539	524	664	664	523	538	422	434	6.204	12.408
Contraditório***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.408
Realizado														
Grupo SATA**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.983
Contraditório***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.983

Fonte: *Comunicação da Comissão nos termos do procedimento previsto no n.º 4, do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho (2009/C 111/04). **Informações prestadas pelo Grupo SATA durante os trabalhos de campo (doc. 03.111). ***Ofício s/n.º de 23-11-2015 (doc. 07.02.02). ****Relatório final do concurso público internacional para a celebração do contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores Anexo II Avaliação da proposta. *****Plano de exploração 01jan a 27mar (doc. 03.283) Plano de exploração S10 (doc. 03.284) e Plano de exploração W10 (doc. 03.285).



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

Apêndice XV. 3 – Frequências nas rotas interilhas – 2011 – Sata Air Açores, S.A.

Rotas interilhas	2011												Ano	
	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez		Total
Mínimo														
OSP*														
Frequências mensais	372	336	360	443	443	429	580	580	429	443	360	372	5.146	10.292
Grupo SATA**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.325
Contraditório***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.160
Proposta contratada														
OSP****														
Frequências mensais	452	408	437	540	540	523	651	651	523	540	437	452	6.154	12.309
Contraditório	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.110
Programado														
Plano de exploração*****														
Frequências mensais	435	392	447	525	538	523	664	665	523	534	418	434	6.098	12.196
Contraditório***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.228
Realizado														
Grupo SATA**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.040
Contraditório***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.040

Fonte: *Comunicação da Comissão nos termos do procedimento previsto no n.º 4, do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho (2009/C 111/04) . **Informações prestadas pelo Grupo SATA durante os trabalhos de campo (doc. 03.111). ***Ofício s/n.º de 23-11-2015 (doc. 07.02.02). ****Relatório final do concurso público internacional para a celebração do contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores Anexo II Avaliação da proposta. *****Plano de exploração S11 (doc. 03.286) e Plano de exploração W11 (doc. 03.287).

Apêndice XV. 4 – Frequências nas rotas interilhas – 2012 – Sata Air Açores, S.A.

Rotas interilhas	2012												Ano	
	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez		Total
Mínimo														
OSP*														
Frequências mensais	372	336	360	443	443	429	580	580	429	443	360	372	5.146	10.292
Grupo SATA**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.325
Contraditório***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.160
Proposta contratada														
OSP****														
Frequências mensais	452	408	437	540	540	523	651	651	523	540	437	452	6.154	12.309
Contraditório	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.072
Programado														
Plano de exploração*****														
Frequências mensais	426	397	449	514	530	516	646	647	510	521	412	426	5.994	11.988
Contraditório***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.988
Realizado														
Grupo SATA**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.730
Contraditório***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.730

Fonte: *Comunicação da Comissão nos termos do procedimento previsto no n.º 4, do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho (2009/C 111/04) . **Informações prestadas pelo Grupo SATA durante os trabalhos de campo (doc. 03.111). ***Ofício s/n.º de 23-11-2015 (doc. 07.02.02). ****Relatório final do concurso público internacional para a celebração do contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores Anexo II Avaliação da proposta. *****Plano de exploração S12 (doc. 03.288) e Plano de exploração W12 (doc. 03.289).



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

Apêndice XV. 5 – Frequências nas rotas interilhas – 2013 – Sata Air Açores, S.A.

Rotas interilhas	2013													Ano
	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	Total	
Mínimo														
OSP*														
Frequências mensais	372	336	360	443	443	429	580	580	429	443	360	372	5.146	10.292
Grupo SATA**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.325
Contraditório***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.160
Proposta contratada														
OSP****														
Frequências mensais	452	408	437	540	540	523	651	651	523	540	437	452	6.154	12.309
Contraditório	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.072
Programado														
Plano de exploração*****														
Frequências mensais	395	356	398	442	454	443	585	584	443	446	378	397	5.321	10.642
Contraditório***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Realizado														
Grupo SATA**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.142
Contraditório***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: *Comunicação da Comissão nos termos do procedimento previsto no n.º 4, do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho (2009/C 111/04). **Informações prestadas pelo Grupo SATA durante os trabalhos de campo (doc. 03.111). ***Ofício s/n.º de 23-11-2015 (doc. 07.02.02). ****Relatório final do concurso público internacional para a celebração do contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores Anexo II Avaliação da proposta. *****Plano de exploração S13 (doc. 03.290 a 03.293) e Plano de exploração W13 (doc. 03.294 a 03.297).



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

XVI – Índice do dossiê corrente

N.º (Pasta/Ficheiro)	Designação	Data
01	Trabalhos preparatórios	
01.001	Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 24/2014/A	19-08-2014
01.002	Ofício da Assembleia Legislativa Regional, sem número	Sem data
01.003	Relatório e contas de 2009 – Grupo SATA	2009
01.004	Relatório e contas de 2010 – Grupo SATA	2010
01.005	Relatório e contas de 2011 – Grupo SATA	2011
01.006	Relatório e contas de 2012 – Grupo SATA	2012
01.007	Relatório e contas de 2013 – Grupo SATA	2013
01.008	Relatório e contas de 2009 – Sata SGPS, S.A.	2009
01.009	Relatório e contas de 2010 – Sata SGPS, S.A.	2010
01.010	Relatório e contas de 2011 – Sata SGPS, S.A.	2011
01.011	Relatório e contas de 2012 – Sata SGPS, S.A.	2012
01.012	Relatório e contas de 2013 – Sata SGPS, S.A.	2013
01.013	Relatório e contas de 2009 – Sata Air Açores, S.A.	2009
01.014	Relatório e contas de 2010 – Sata Air Açores, S.A.	2010
01.015	Relatório e contas de 2011 – Sata Air Açores, S.A.	2011
01.016	Relatório e contas de 2012 – Sata Air Açores, S.A.	2012
01.017	Relatório e contas de 2013 – Sata Air Açores, S.A.	2013
01.018	Relatório e contas de 2009 – Sata Internacional, S.A.	2009
01.019	Relatório e contas de 2010 – Sata Internacional, S.A.	2010
01.020	Relatório e contas de 2011 – Sata Internacional, S.A.	2011
01.021	Relatório e contas de 2012 – Sata Internacional, S.A.	2012
01.022	Relatório e contas de 2013 – Sata Internacional, S.A.	2013
01.023	Relatório e contas de 2009 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	2009
01.024	Relatório e contas de 2010 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	2010
01.025	Relatório e contas de 2011 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	2011
01.026	Relatório e contas de 2012 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	2012
01.027	Relatório e contas de 2013 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	2013
01.028	Ofício n.º 69-UAT II – Solicitação de elementos ao grupo SATA	23-01-2015
01.029	Ofício n.º 114-UAT II – Solicitação de elementos à Secretaria Regional do Turismo e Transportes	10-02-2015
01.030	Ofício n.º 134-UAT II – Solicitação de elementos à Autoridade de Gestão do PROCON-VERGÊNCIA	10-02-2015
01.031	Ofício n.º 222-UAT II – Solicitação de elementos ao grupo SATA	25-02-2015
01.032	Ofício n.º 287-UAT II – Solicitação de elementos ao grupo SATA	10-03-2015
01.033	Ofício n.º 548-UAT II – Solicitação de elementos ao grupo SATA	29-04-2015
02	PGA e comunicação da auditoria	
02.001	Plano Global de Auditoria	13-01-2015
02.002	Ofício n.º 52-UAT II – Comunicação da auditoria à Sata SGPS, S.A.	14-01-2015
02.003	Ofício n.º 53-UAT II – Comunicação da auditoria à Sata Air Açores, S.A.	14-01-2015
02.004	Ofício n.º 54-UAT II – Comunicação da auditoria à Sata Internacional, S.A.	14-01-2015
02.005	Ofício n.º 55-UAT II – Comunicação da auditoria à Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	14-01-2015
02.006	Alteração ao Plano Global de Auditoria	01-10-2015



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

N.º (Pasta/Ficheiro)	Designação	Data
03	Observações da auditoria	
03.001	Balancete analítico final de 2009 – Sata SGPS, S.A.	2009
03.002	Balancete analítico final de 2010 – Sata SGPS, S.A.	2010
03.003	Balancete analítico final de 2011 – Sata SGPS, S.A.	2011
03.004	Balancete analítico final de 2012 – Sata SGPS, S.A.	2012
03.005	Balancete analítico final de 2013 – Sata SGPS, S.A.	2013
03.006	Balancete analítico final de 2009 – Sata Air Açores, S.A.	2009
03.007	Balancete analítico final de 2011 – Sata Air Açores, S.A.	2010
03.008	Balancete analítico final de 2012 – Sata Air Açores, S.A.	2011
03.009	Balancete analítico final de 2013 – Sata Air Açores, S.A.	2012
03.010	Balancete analítico final de 2009 – Sata Internacional, S.A.	2009
03.011	Balancete analítico final de 2010 – Sata Internacional, S.A.	2010
03.012	Balancete analítico final de 2011 – Sata Internacional, S.A.	2011
03.013	Balancete analítico final de 2012 – Sata Internacional, S.A.	2012
03.014	Balancete analítico final de 2013 – Sata Internacional, S.A.	2013
03.015	Balancete analítico final de 2009 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	2009
03.016	Balancete analítico final de 2010 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	2010
03.017	Balancete analítico final de 2011 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	2011
03.018	Balancete analítico final de 2012 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	2012
03.019	Balancete analítico final de 2013 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	2013
03.020	Balancete analítico de 2009 – Sata SGPS, S.A.	2009
03.021	Balancete analítico de 2010 – Sata SGPS, S.A.	2010
03.022	Balancete analítico de 2011 – Sata SGPS, S.A.	2011
03.023	Balancete analítico de 2012 – Sata SGPS, S.A.	2012
03.024	Balancete analítico de 2013 – Sata SGPS, S.A.	2013
03.025	Balancete analítico de 2009 – Sata Air Açores, S.A.	2009
03.026	Balancete analítico de 2010 – Sata Air Açores, S.A.	2010
03.027	Balancete analítico de 2011 – Sata Air Açores, S.A.	2011
03.028	Balancete analítico de 2012 – Sata Air Açores, S.A.	2012
03.029	Balancete analítico de 2013 – Sata Air Açores, S.A.	2013
03.030	Balancete analítico de 2009 – Sata Internacional, S.A.	2009
03.031	Balancete analítico de 2010 – Sata Internacional, S.A.	2010
03.032	Balancete analítico de 2011 – Sata Internacional, S.A.	2011
03.033	Balancete analítico de 2012 – Sata Internacional, S.A.	2012
03.034	Balancete analítico de 2013 – Sata Internacional, S.A.	2013
03.035	Balancete analítico de 2009 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	2009
03.036	Balancete analítico de 2010 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	2010
03.037	Balancete analítico de 2011 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	2011
03.038	Balancete analítico de 2012 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	2012
03.039	Balancete analítico de 2013 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	2013
03.040	Estatutos da Sata Air Açores, S.A.	-
03.041	Listagem dos membros do Conselho de Administração das empresas do grupo SATA	-
03.042	Recursos humanos e tipo de vínculo das empresas do grupo SATA – 2009	2009
03.043	Recursos humanos e tipo de vínculo das empresas do grupo SATA – 2010	2010



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

N.º (Pasta/Ficheiro)	Designação	Data
03.044	Recursos humanos e tipo de vínculo das empresas do grupo SATA – 2011	2011
03.045	Recursos humanos e tipo de vínculo das empresas do grupo SATA – 2012	2012
03.046	Recursos humanos e tipo de vínculo das empresas do grupo SATA – 2013	2013
03.047	Mensagem de correio eletrónico – Informação da Direção de Recursos Humanos – Ponto u)	25-02-2015
03.048	Mensagem de correio eletrónico – Informação da Direção de Recursos Humanos – Gastos com pessoal	30-03-2015
03.049	Contrato de concessão, em regime de exclusivo, da exploração dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores	28-05-2009
03.050	Contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores	07-09-2009
03.051	Alteração ao contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores	13-05-2014
03.052	Contrato de concessão de serviços aéreos regulares entre Funchal/Porto Santo e Porto Santo/Funchal	30-07-2007
03.053	Contrato de concessão de serviços aéreos regulares entre Funchal/Porto Santo e Porto Santo/Funchal	12-08-2010
03.054	Contrato de concessão de serviços aéreos regulares entre Funchal/Porto Santo e Porto Santo/Funchal	30-12-2010
03.055	Estatutos da Sata Internacional, S.A.	-
03.056	Comunicação da Comissão nos termos do procedimento previsto no n.º 4 do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 24 de setembro de 2008 – Imposição de obrigações modificadas de serviço público a determinados serviços aéreos regulares em Portugal	-
03.057	Contrato de concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e aerogare das Flores	01-07-2005
03.058	Alteração ao contrato de concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e aerogare das Flores	30-08-2005
03.059	Investimentos realizados pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A., ao abrigo do contrato de concessão, no período de 2009 a 2013	-
03.060	Investimentos realizados pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A. apoiados no âmbito do PROCONVERGÊNCIA – Operações do objetivo específico 10.2.	-
03.061	Descrição das atividades e recursos humanos da empresa Azores Express	-
03.062	Descrição das atividades e recursos humanos da empresa Sata Express	-
03.063	Inscrição e situação cadastral da delegação societária no Brasil	-
03.064	Descrição das atividades e recursos humanos da delegação societária no Brasil	-
03.065	Ata n.º 22/CA/2013 da reunião do Conselho de Administração da Sata Internacional, S.A.	17-10-2013
03.066	Comunicação interna da Sata Internacional, S.A. – Processo de encerramento das atividades no Brasil	13-02-2015
03.067	Extrato bancário do Banco ITAÚ S/A	24-02-2015
03.068	Mensagem de correio eletrónico – Entrada n.º 258 – Resposta da Secretaria Regional do Turismo e Transportes ao ofício n.º 114-UAT II, de 10-02-2015 – Orientações globais e específicas	20-02-2015
03.069	Carta n.º SAI/SP 2015/18 – CA/SP/2013/14, do Conselho de Administração do Grupo SATA	03-03-2015
03.070	Mensagem de correio eletrónico – Voos SMA e GRW	10-12-2014
03.071	Mensagem de correio eletrónico – Hipótese de alterar os equipamentos de voos GRW	26-11-2014
03.072	Mensagem de correio eletrónico – Orçamento 2013 – Orientações da tutela referentes à rota de Oakland	25-01-2013
03.073	Orçamentos de 2009 – Grupo SATA	-
03.074	Plano de investimentos de 2009 – Sata Air Açores, S.A.	-



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

N.º (Pasta/Ficheiro)	Designação	Data
03.075	Plano de investimentos de 2009 – Sata Internacional, S.A.	-
03.076	Plano de investimentos de 2009 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	-
03.077	Plano de investimentos de 2009 – Serviços Açores e Internacional	-
03.078	Orçamentos de 2010 – Grupo SATA	-
03.079	Plano de investimentos de 2010 – Sata Air Açores, S.A.	-
03.080	Plano de investimentos de 2010 – Sata Internacional, S.A.	-
03.081	Plano de investimentos de 2010 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	-
03.082	Orçamentos de 2011 – Grupo SATA	-
03.083	Relatório de orçamento de 2011 – Sata SGPS, S.A.	-
03.084	Relatório de orçamento de 2011 – Sata Air Açores, S.A.	-
03.085	Relatório de orçamento de 2011 – Sata Internacional, S.A.	-
03.086	Relatório de orçamento de 2011 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	-
03.087	Orçamento de 2012 – Grupo SATA	-
03.088	Relatório de orçamento de 2012 – Sata SGPS, S.A.	-
03.089	Relatório de orçamento de 2012 – Sata Air Açores, S.A.	-
03.090	Relatório de orçamento de 2012 – Sata Internacional, S.A.	-
03.091	Relatório de orçamento de 2012 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	-
03.092	Orçamento de 2013 – Grupo SATA	-
03.093	Relatório de orçamento de 2013 – Sata SGPS, S.A.	-
03.094	Relatório de orçamento de 2013 – Sata Air Açores, S.A.	-
03.095	Relatório de orçamento de 2013 – Sata Internacional, S.A.	-
03.096	Relatório de orçamento de 2013 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	-
03.097	Ata n.º 7/2012 da reunião do Conselho de Administração da Sata Internacional, S.A.	04-04-2012
03.098	Ata n.º 22/2013 da reunião do Conselho de Administração da Sata Internacional, S.A.	17-10-2013
03.099	Ata n.º 003/2011 da reunião do Conselho de Administração da Sata Internacional, S.A.	23-02-2011
03.100	Ata n.º 11/2011 da reunião do Conselho de Administração da Sata Internacional, S.A.	16-12-2011
03.101	Ata n.º 19/CA/2012 da reunião do Conselho de Administração da Sata Internacional, S.A.	21-12-2012
03.102	Ata n.º 01/2012 da reunião da Assembleia-Geral da Sata Internacional, S.A.	16-01-2012
03.103	Entrada 306 e documentos anexos – Resposta ao ofício – alínea e) – Aprovação dos orçamentos pela tutela	02-03-2015
03.104	Carta n.º SAI-SP/2015/18 – CA – SP/2013/14	03-03-2015
03.105	Carta n.º SAI-SP/2015/19 – CA – SP/2013/14 e documentos anexos	06-03-2015
03.106	Mensagem de correio eletrónico – Orçamentos para 2013 – Grupo SATA	-
03.107	Mensagem de correio eletrónico – evidência de envio de relatórios trimestrais - Contas 1.º trimestre 2013 e calendário de reporte	-
03.108	Mensagem de correio eletrónico – evidência de envio de relatórios trimestrais - Contas e endividamento 1.º semestre 2013	-
03.109	Mensagem de correio eletrónico – evidência de envio de relatórios trimestrais - reporte 3.º trimestre - previsão de fecho 2013	-
03.110	Envio do relatório e contas à tutela – 2009 a 2013	-
03.111	Indicadores operacionais	-
03.112	Estimativa do custo de voos adicionais	-
03.113	Plano de Negócios 2015/2020	
03.114	Relatório de execução financeira – Ano de 2009 – janeiro a maio 2009	Sem data
03.115	Relatório de execução financeira – Anexos – Ano de 2009 – janeiro a maio 2009	Sem data



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

N.º (Pasta/Ficheiro)	Designação	Data
03.116	Ofício n.º SAI-SP/2009/27 USP SP 2009/47 – Envio do relatório de execução financeira à Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos	14-09-2009
03.117	Informação n.º 104 – Distribuição SGC0230/2010/1536 – Relatório de execução financeira de 2007, 2008 e 2009 – Concessão das rotas interilhas – Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos	01-06-2012
03.118	Auditoria e análise ao relatório de execução financeira do período de janeiro a maio 2009 no âmbito do contrato de Serviço Público de Transporte Aéreo Regular no interior da RAA – Fundo de Maneio, Lda.	junho de 2010
03.119	Relatório de execução financeira – Ano de 2009 – junho a setembro 2009	Sem data
03.120	Relatório de execução financeira – Anexos – Ano de 2009 – junho a setembro 2009	Sem data
03.121	Carta n.º SAI-SP/2010/78 CA/SP/2010/37 – Envio do relatório de execução financeira à Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos	31-03-2010
03.122	Relatório de execução financeira – 1.º ano da concessão – outubro 2009 a setembro 2010	Sem data
03.123	Relatório de execução financeira – Anexos – outubro 2009 a setembro 2010	Sem data
03.124	Ofício n.º SAI-SP/2010/204 CA/SP/2010/103 – Envio do relatório de execução financeira à Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos	06-12-2010
03.125	Informação n.º 137 – Distribuição SGC0230/2010/2397 – Relatório de execução financeira do 1.º ano da concessão das rotas interilhas – Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos	23-09-2011
03.126	Relatório de execução financeira – 2.º ano da concessão – outubro 2010 a setembro 2011	Sem data
03.127	Relatório de execução financeira – Anexos – outubro 2010 a setembro 2011	Sem data
03.128	Carta n.º SAI-SP/2011/33 CA/SP/2010/15 – Envio do relatório de execução financeira à Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos	06-12-2011
03.129	Informação n.º 191 – Distribuição SGC0230/2011/2326 – Relatório de execução financeira do 2.º ano da concessão das rotas interilhas – Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos	16-12-2011
03.130	Relatório de execução financeira – 3.º ano da concessão – outubro 2011 a setembro 2012	Sem data
03.131	Relatório de execução financeira – Anexos – outubro 2011 a setembro 2012	Sem data
03.132	Carta n.º SAI-SP/2013/24 CA/SP/2010/67 – Envio do relatório de execução financeira à Direção Regional dos Transportes	05-02-2013
03.133	Informação n.º DI/2014/78 – Distribuição SGC0230/2013/223 – Relatório de execução financeira do 3.º ano da concessão das rotas interilhas – Direção Regional dos Transportes	01-04-2014
03.134	Relatório de execução financeira – 4.º ano da concessão – outubro 2012 a setembro 2013	Sem data
03.135	Carta n.º SAI-SP/2014/38 CA/SP/2012/28 – Envio do relatório de execução financeira à Direção Regional dos Transportes	14-04-2014
03.136	Informação n.º DI/2014/208 – Distribuição sem n.º – Relatório de execução financeira do 4.º ano da concessão das rotas interilhas – Direção Regional dos Transportes	13-10-2014
03.137	Carta sem n.º – Apreciação do grupo SATA à informação da Direção Regional dos Transportes sobre o relatório de execução financeira – 4.º ano da concessão – outubro 2012 a setembro 2013	04-02-2015
03.138	Relatório de execução financeira – 5.º ano da concessão – outubro 2012 a setembro 2013 – versão provisória	Sem data
03.139	Mapa resumo – Recebimentos	-
03.140	Autorização n.º 008218 (4 113 123,60 euros)	21-09-2009
03.141	Autorização n.º 5852 (5 728 652,25 euros)	18-06-2010
03.142	Autorização n.º 5853 (5 728 652,25 euros)	09-07-2010
03.143	Autorização n.º 9429 (5 728 652,25 euros)	11-10-2010
03.144	Autorização n.º 14596 (5 607 707,57 euros)	06-01-2011
03.145	Autorização n.º 1595 (5 700 251,75 euros)	12-04-2011
03.146	Autorização n.º 4930 (5 700 251,75 euros)	12-07-2011
03.147	Autorização n.º 6866 (5 700 251,75 euros)	14-10-2011



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

N.º (Pasta/Ficheiro)	Designação	Data
03.148	Autorização n.º 1641 (5 733 965,50 euros)	10-07-2012
03.149	Autorização n.º 6839 (4 995 570,00 euros e 2 433 994,55 euros)	17-01-2013
03.150	Aviso de pagamento (5 768 755,50 euros)	26-04-2013
03.151	Aviso de pagamento (733 965,50 euros)	16-07-2013
03.152	Aviso de pagamento (1 470 088,34 euros e 424 906,00 euros)	27-08-2013
03.153	Aviso de pagamento (1 000 000,00 euros)	03-09-2013
03.154	Aviso de pagamento (2 000 000,00 euros)	16-10-2013
03.155	Aviso de pagamento (1 000 000,00 euros)	30-10-2013
03.156	Aviso de pagamento (2 000 000,00 euros)	10-07-2014
03.157	Aviso de pagamento (1 000 000,00 euros)	13-08-2014
03.158	Aviso de pagamento (2 818 355,00 euros)	20-08-2014
03.159	Aviso de pagamento (2 000 000,00 euros)	26-11-2014
03.160	Aviso de pagamento (1 818 355,00 euros)	28-11-2014
03.161	Aviso de pagamento (2 000 000,00 euros)	11-12-2004
03.162	Contrato de cessão de créditos	22-11-2010
03.163	Notificação de cessão de créditos	22-11-2010
03.164	Contrato de cessão de créditos	16-08-2012
03.165	Notificação de cessão de créditos	16-08-2012
03.166	Extratos bancários – Indemnizações compensatórias recebidas pela Sata Air Açores, S.A.	-
03.167	Extratos bancários – Indemnizações compensatórias recebidas pela Sata Air Açores, S.A.	-
03.168	Listagem enviada pela Autoridade de Gestão do PROCONVERGÊNCIA – Pedidos de pagamento – Operação 10-0188-000002	-
03.169	Listagem enviada pela Autoridade de Gestão do PROCONVERGÊNCIA – Pedidos de pagamento – Operação 10-0188-000003	-
03.170	Listagem enviada pela Autoridade de Gestão do PROCONVERGÊNCIA – Ordens de pagamento – Operação 10-0188-000002	-
03.171	Listagem enviada pela Autoridade de Gestão do PROCONVERGÊNCIA – Ordens de pagamento – Operação 10-0188-000003	-
03.172	Relatório de execução da concessão da rota Funchal / Porto Santo / Funchal (2008-2009)	-
03.173	Relatório de execução da concessão da rota Funchal / Porto Santo / Funchal (2009-2010)	-
03.174	Relatório de execução da concessão ajuste direto da rota Funchal / Porto Santo / Funchal (agosto a dezembro de 2010)	-
03.175	Relatório de execução da concessão da rota Funchal / Porto Santo / Funchal (janeiro a dezembro de 2011)	-
03.176	Relatório de execução da concessão da rota Funchal / Porto Santo / Funchal (janeiro a dezembro de 2012)	-
03.177	Relatório de execução da concessão da rota Funchal / Porto Santo / Funchal (janeiro a dezembro de 2013)	-
03.178	Inspeção-Geral de Finanças – Indemnizações compensatórias 2008/2009 – Linha Funchal / Porto Santo – Projeto de relatório – Processo n.º 2010/35/A3/444	-
03.179	Inspeção-Geral de Finanças – Indemnizações compensatórias 2009/2010 – Linha Funchal / Porto Santo – Projeto de relatório – Processo n.º 2011/35/A3/614	-
03.180	Inspeção-Geral de Finanças – Indemnizações compensatórias – Ajuste direto – 14-08-2010 a 31-12-2010 – Linha Funchal / Porto Santo – Projeto de relatório – Processo n.º 2011/35/A3/738	-
03.181	Inspeção-Geral de Finanças – Indemnizações compensatórias – Ano de 2011 – Linha Funchal / Porto Santo – Projeto de relatório – Processo n.º 2012/35/A3/555	-
03.182	Inspeção-Geral de Finanças – Indemnizações compensatórias – Ano de 2012 – Linha Funchal / Porto Santo – Projeto de relatório – Processo n.º 2013/35/A3/216	-



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

N.º (Pasta/Ficheiro)	Designação	Data
03.183	Carta n.º SAI-SP/2015/21, CA-SP/2013/14	16-03-2015
03.184	Ofício n.º 287-UAT II	10-03-2015
03.185	Pendentes de voo – 2009	-
03.186	Pendentes de voo – 2010	-
03.187	Pendentes de voo – 2011	-
03.188	Pendentes de voo – 2012	-
03.189	Pendentes de voo – 2013	-
03.190	Bilhetes não voados entre janeiro e dezembro de 2012	-
03.191	Bilhetes não voados entre janeiro e dezembro de 2013	-
03.192	Bilhetes não voados entre janeiro e dezembro de 2012 – SP 737	-
03.193	Bilhetes não voados entre janeiro e dezembro de 2013 – Sata Air Açores, S.A.	-
03.194	Ajustamento em pendentes de voo	-
03.195	Mensagem de correio eletrónico – Documentos pendentes de voo	13-02-2014
03.196	Reavaliação do ativo fixo tangível (SP)	-
03.197	Documento de lançamento da reavaliação em 2013 (SP)	-
03.198	<i>Aircraft portfolio report</i> – Sata Air Açores, S.A.	25-02-2014
03.199	<i>Aircraft portfolio report</i> – Sata Internacional, S.A.	25-02-2014
03.200	Ata n.º 03/AG/2013 da reunião da Assembleia Geral da Sata SGPS, S.A.	27-12-2013
03.201	Ata n.º 07/2013 da reunião da Assembleia Geral da Sata Air Açores, S.A.	27-12-2013
03.202	Ata n.º 05/2013 da reunião da Assembleia Geral da Sata Internacional, S.A.	27-12-2013
03.203	Prestação suplementar (S4) – 2013 – Cheques e talões de depósito	27-12-2013
03.204	Relatório do Revisor Oficial de Contas	31-12-2013
03.205	Códigos de aeroportos	-
03.206	<i>Framework</i> – Rendibilidade de rotas – 4 margens	-
03.207	Rendibilidade de rotas – 2009 – Sata Internacional, S.A.	2009
03.208	Rendibilidade de rotas – 2009 – resumo – Sata Internacional, S.A.	2009
03.209	Rendibilidade de rotas – 2010 – Sata Internacional, S.A.	2010
03.210	Rendibilidade de rotas – 2010 – resumo – Sata Internacional, S.A.	2010
03.211	Rendibilidade de rotas – 2011 – Sata Internacional, S.A.	2011
03.212	Rendibilidade de rotas – 2011 – resumo – Sata Internacional, S.A.	2011
03.213	Rendibilidade de rotas – 2012 – Sata Internacional, S.A.	2012
03.214	Rendibilidade de rotas – 2012 – resumo – Sata Internacional, S.A.	2012
03.215	Rendibilidade de rotas – 2013 – Sata Internacional, S.A.	2013
03.216	Rendibilidade de rotas – 2013 – resumo – Sata Internacional, S.A.	2013
03.217	Ata n.º 04/2012 da reunião da Assembleia-Geral da Sata Internacional, S.A.	07-11-2012
03.218	Ata n.º 16/2012 da reunião do Conselho de Administração da Sata Internacional, S.A.	06-11-2012
03.219	Relação de dívidas entre subsidiárias do grupo SATA	-
03.220	Extratos contabilísticos com o detalhe de cliente – S4SA	-
03.221	Extratos contabilísticos com o detalhe de cliente – S4SG	-
03.222	Extratos contabilísticos com o detalhe de cliente – S4SP	-
03.223	Extratos contabilísticos com o detalhe de cliente – SAS4	-
03.224	Extratos contabilísticos com o detalhe de cliente – SASP	-
03.225	Extratos contabilísticos com o detalhe de cliente – SGS4	-
03.226	Extratos contabilísticos com o detalhe de cliente – SGSP	-



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

N.º (Pasta/Ficheiro)	Designação	Data
03.227	Extratos contabilísticos com o detalhe de cliente – SPS4	-
03.228	Extratos contabilísticos com o detalhe de cliente – SPSA	-
03.229	Extratos contabilísticos com o detalhe de cliente – SPSG	-
03.230	Extratos contabilísticos com o detalhe de fornecedor – S4SA	-
03.231	Extratos contabilísticos com o detalhe de fornecedor – S4SG	-
03.232	Extratos contabilísticos com o detalhe de fornecedor – S4SP	-
03.233	Extratos contabilísticos com o detalhe de fornecedor – SAS4	-
03.234	Extratos contabilísticos com o detalhe de fornecedor – SASP	-
03.235	Extratos contabilísticos com o detalhe de fornecedor – SGS4	-
03.236	Extratos contabilísticos com o detalhe de fornecedor – SGSP	-
03.237	Extratos contabilísticos com o detalhe de fornecedor – SPS4	-
03.238	Extratos contabilísticos com o detalhe de fornecedor – SPSA	-
03.239	Extratos contabilísticos com o detalhe de fornecedor – SPSG	-
03.240	Balancete analítico da conta 268 – 2009	2009
03.241	Balancete analítico da conta 268 – 2010	2010
03.242	Balancete analítico da conta 268 – 2011	2011
03.243	Balancete analítico da conta 268 – 2012	2012
03.244	Balancete analítico da conta 268 – 2013	2013
03.245	Extrato de conta do razão – 25211 – Sata Internacional, S.A.	2009
03.246	Extrato de conta do razão – 2682 – Sata Internacional, S.A.	2010
03.247	Extrato de conta do razão – 2682 – Sata Internacional, S.A.	2011
03.248	Extrato de conta do razão – 2682 – Sata Internacional, S.A.	2012
03.249	Extrato de conta do razão – 2682 – Sata Internacional, S.A.	2013
03.250	Extrato de conta do razão – 25212 – Sata Air Açores, S.A.	2009
03.251	Extrato de conta do razão – 2683 – Sata Air Açores, S.A.	2010
03.252	Extrato de conta do razão – 2683 – Sata Air Açores, S.A.	2011
03.253	Extrato de conta do razão – 2683 – Sata Air Açores, S.A.	2012
03.254	Extrato de conta do razão – 2683 – Sata Air Açores, S.A.	2013
03.255	DGTF – Compensações financeiras 1.º Semestre de 2013 – 2.º Semestre de 2013 – 1.º Semestre de 2014	-
03.256	DGTF – Compensações financeiras 2.º Semestre de 2008	-
03.257	DGTF – Compensações financeiras 2.º Semestre de 2009 e 2010	-
03.258	DGTF – Compensações financeiras 2.º Semestre de 2011 e 2012	-
03.259	DGTF – Compensações financeiras 2.º Semestre de 2012 e 1.º Semestre de 2013	-
03.260	Ganhos e perdas de operações de cobertura de risco	-
03.261	Ata n.º 02/2010 da reunião da Assembleia-Geral da Sata SGPS, S.A.	29-04-2010
03.262	Ata n.º 01/2011 da reunião Assembleia-Geral da Sata SGPS, S.A.	23-05-2011
03.263	Ata n.º 01/2012 da reunião Assembleia-Geral da Sata SGPS, S.A.	26-04-2012
03.264	Ata n.º 01/2013 da reunião Assembleia-Geral da Sata SGPS, S.A.	27-02-2013
03.265	Ata n.º 08/CA/2008 da reunião do Conselho de Administração da Sata Air Açores, S.A.	14-03-2008
03.266	Memorando - Renovação da frota da Sata Air Açores, S.A.	18-03-2008
03.267	Organigrama de 2009 – Sata Air Açores, S.A.	2009
03.268	Organigrama de 2010 – Sata Air Açores, S.A.	2010
03.269	Organigrama de 2011 – Sata Air Açores, S.A.	2011
03.270	Organigrama de 2012 – Sata Air Açores, S.A.	2012



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

N.º (Pasta/Ficheiro)	Designação	Data
03.271	Organigrama de 2013 – Sata Air Açores, S.A.	2013
03.272	Organigrama de 2009 – Sata Internacional, S.A.	2009
03.273	Organigrama de 2010 – Sata Internacional, S.A.	2010
03.274	Organigrama de 2011 – Sata Internacional, S.A.	2011
03.275	Organigrama de 2012 – Sata Internacional, S.A.	2012
03.276	Organigrama de 2013 – Sata Internacional, S.A.	2013
03.277	Organigrama de 2010 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	2011
03.278	Organigrama de 2012 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	2012
03.279	Organigrama de 2013 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	2013
03.280	Estudo elaborado pelo <i>The Boston Consulting Group</i>	2014
03.281	Mensagem de correio eletrónico da Sata Air Açores, S.A., dirigido à Direção Regional dos Transportes, quantificando os custos resultantes da alteração ao plano de exploração solicitada por Conselhos de Ilha	10-12-2014
03.282	Ofício SAI-SP/2015/24 - CA-SP/2013/14 - ponto 10	18-03-2015
03.283	Plano de exploração 01jan a 27mar	-
03.284	Plano de exploração S10	14-07-2010
03.285	Plano de exploração W10	20-08-2010
03.286	Plano de exploração S11	15-02-2011
03.287	Plano de exploração W11	30-08-2011
03.288	Plano de exploração S12	24-01-2012
03.289	Plano de exploração W12	30-11-2012
03.290	Plano de exploração S13	30-01-2013
03.291	Plano de exploração S13	31-01-2013
03.292	Plano de exploração S13	14-02-2013
03.293	Plano de exploração S13	15-02-2013
03.294	Plano de exploração W13	05-08-2013
03.295	Plano de exploração W13-1	27-08-2013
03.296	Plano de exploração W13-2	27-08-2013
03.297	Plano de exploração W13-3	27-08-2013
03.299	Solicitação de orçamento de 2013	29-01-2013
03.300	Solicitação de contas de 2012	26-02-2013
03.301	Solicitação de contas de 2013 e orçamento de 2014	02-04-2014
04	Acompanhamento de recomendações	
04.001	Relatório e contas de 2005 – Sata Air Açores, S.A.	2005
04.002	Comunicação da transferência de 21 580 734 euros pela Secretaria Regional do Planeamento e Finanças Públicas	27-07-2005
04.003	Extrato bancário do Banco Comercial dos Açores evidenciando o crédito de 21 580 734 euros na conta de depósito à ordem da Sata Air Açores, S.A.	28-07-2005
04.004	Ata n.º 10/CA/2009, do conselho de administração da Sata Air Açores, S.A., contendo a deliberação do aumento do capital	30-10-2009
04.005	Ata n.º 2/2009, da assembleia geral da Sata Air Açores, S.A., contendo a deliberação do aumento do capital	30-10-2009
04.006	Ofício da Presidência do Governo Regional dos Açores, ref.ª SAI-SG/2009/1439 – Resposta no âmbito do contraditório ao projeto de Relatório e Parecer da Conta da Região Autónoma dos Açores de 2008	20-11-2009
04.007	Carta n.º SAI-SP/2009/71 CA – Comunicação ao Tribunal da concretização da operação de aumento do capital da Sata Air Açores, S.A.	23-11-2009



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

N.º (Pasta/Ficheiro)	Designação	Data
04.008	Despacho conjunto do Vice-Presidente do Governo Regional e do Secretário Regional da Economia	29-12-2009
04.009	Ata n.º 2/2010, da assembleia geral da Sata Air Açores, S.A., contendo a deliberação de redução do capital social da sociedade para cobertura das variações patrimoniais negativas resultantes da anulação do crédito detido sobre a Região, no montante de 21 580 734 euros.	26-04-2010
05	Papéis de trabalho	
05.01	Quadro 1: Recursos humanos - Sata Air Açores, S.A.; Quadro 2: Despesas com o pessoal - Sata Air Açores, S.A.; Quadro 3: Recursos humanos - Sata Internacional, S.A.; Quadro 4: Despesas com o pessoal - Sata Internacional, S.A.	-
05.02	Quadro 5: OSP - Frequências na rota Funchal/Porto Santo/Funchal interilhas - Sata Air Açores, S.A.; Quadro 6: OSP - Frequências nas rotas interilhas dos Açores - Sata Air Açores, S.A.; Gráfico 14: OSP - Frequências nas rotas interilhas - Sata Air Açores, S.A.; Apêndice 15: OSP - Frequências nas rotas interilhas - Sata Air Açores, S.A.	-
05.03	Quadro 7: Lugares disponibilizados vs. Passageiros transportados - Sata Air Açores, S.A.	-
05.04	Quadro 8: Renovação da frota - Sata Air Açores, S.A.; Quadro 9: Indicadores operacionais - Sata Air Açores, S.A.	-
05.05	Quadro 10: Provisões - Sata Air Açores, S.A.	-
05.06	Quadro 11: Compensações financeiras por receber - 31-12-2013 - Sata Air Açores, S.A.	-
05.07	Quadro 12: Prestações acessórias à Sata Internacional, S.A. - Sata Air Açores, S.A.	-
05.08	Quadro 13: Mercados e rotas regulares operadas - Sata Internacional, S.A.; Quadro 14: Rotas regulares - Sata Internacional, S.A.; Quadro 18: Rotas com margem variável negativa - Sata Internacional, S.A.; Apêndice 6 Pannel 2 - Voos regulares - rentabilidade das rotas; Apêndice 7 Pannel 3 - Voos <i>charter</i> - margem total por mercado	-
05.09	Quadro 15: Margens de segurança por mercado - Sata Internacional, S.A.; Gráfico 29: Rotas regulares - Número de voo - Sata Internacional, S.A.; Gráfico 30: Rotas regulares - Indicadores operacionais - Sata Internacional, S.A.; Gráfico 32: Custo (CASK) e receita (RASK) média unitária do mercado regular - Sata Internacional, S.A.; Gráfico 37: Rotas <i>charter</i> - Indicadores operacionais - Sata Internacional, S.A.; Gráfico 39: Custo (CASK) e receita (RASK) média unitária do mercado <i>charter</i> - Sata Internacional, S.A.; Gráfico 40: Indicadores operacionais - Sata Internacional, S.A.; Gráfico 41: Utilização da frota em <i>block hours</i> - Sata Internacional, S.A.; Gráfico 42: Margem total - Sata Internacional, S.A.; Gráfico 43: Custo (CASK) e receita (RASK) média unitária - Sata Internacional, S.A.	-
05.10	Quadro 16: Margens operacionais por mercado regular - Sata Internacional, S.A.; Quadro 19: Margens operacionais por mercado <i>charter</i> - Sata Internacional, S.A.; Gráfico 31: Margem total da operação regular - Sata Internacional, S.A.; Gráfico 38: Margem total da operação <i>charter</i> - Sata Internacional, S.A.	-
05.11	Quadro 17: Rotas com pior desempenho operacional - Sata Internacional, S.A.	-
05.12	Quadro 20: Saldos não certificados - Sata Internacional, S.A.; Apêndice 8: Certificação legal de contas - Reservas	-
05.13	Quadro 21: Contratos de concessão - Região Autónoma dos Açores - Sata Air Açores, S.A.; Quadro 29: Contratos de concessão - Rota Funchal/Porto Santo/Funchal - Sata Air Açores, S.A.	-



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

N.º (Pasta/Ficheiro)	Designação	Data
05.14	Quadro 22: Indemnizações compensatórias contratualizadas; Gráfico 60: Défices de exploração - valores previstos e realizados; Apêndice 10.1: Compensação financeira solicitada pela Sata Air Açores, S.A.; Apêndice 10.2: Diferenças entre a compensação financeira efetiva e solicitada pela Sata Air Açores, S.A.; Apêndice 10.3: Compensação financeira validada e paga pela Sata Air Açores, S.A.; Apêndice 10.4: Diferenças entre a compensação financeira efetiva e validada pela Região Autónoma dos Açores	-
05.15	Quadro 23: Remessa dos relatórios de execução financeira à concedente; Quadro 24: Compensação financeira aceite pela concedente - janeiro de 2009 a setembro de 2013; Quadro 25: Margem de exploração - janeiro de 2009 a setembro de 2013; Quadro 26: Validação da compensação financeira solicitada pela Sata Air Açores, S.A.; Quadro 27: Compensação financeira por regularizar à Sata Air Açores, S.A.; Gráfico 61: Rendimentos - Desvio entre valores previstos e realizados; Gráfico 62: Gastos - Desvio entre valores previstos e realizados; Gráfico 63: Remuneração de capital; Gráfico 64: Pedidos de reposição do equilíbrio financeiro; Gráfico 67: Dotações inscritas no Orçamento da Região Autónoma dos Açores; Apêndice 10.5: Compensação financeira - janeiro de 2009 a maio de 2009; Apêndice 10.6: Compensação financeira - junho de 2009 a setembro de 2009; Apêndice 10.7: Compensação financeira - outubro de 2009 a setembro de 2010; Apêndice 10.8: Compensação financeira - outubro de 2010 a setembro de 2011; Apêndice 10.9: Compensação financeira - outubro de 2011 a setembro de 2012; Apêndice 10.10: Compensação financeira - outubro de 2012 a setembro de 2013; Apêndice 10.11: Compensação financeira - outubro de 2013 a setembro de 2014; Apêndice 11: Transferências da compensação financeira pela Região Autónoma dos Açores para a Sata Air Açores, S.A.	-
05.16	Quadro 28: Obrigações modificadas de serviço público - Indemnizações compensatórias	-
05.17	Quadro 30: Indemnizações compensatórias; Quadro 31: Compensação financeira aceite pela concedente - agosto de 2008 a dezembro de 2012; Quadro 32: Margem de exploração - agosto de 2008 a dezembro de 2012; Gráfico 69: Défice de exploração - valores previstos e realizados; Gráfico 70: Rendimentos - Desvio entre valores previstos e realizados; Gráfico 71: Gastos - Desvio entre valores previstos e realizados; Apêndice 12.1: Compensação financeira solicitada pela Sata Air Açores, S.A.; Apêndice 12.2: Diferenças entre a compensação financeira efetiva e solicitada pela Sata Air Açores, S.A.; Apêndice 12.3: Apêndice XII.3 – Compensação financeira validada e paga pela IGF; Apêndice 12.4: Diferenças entre a compensação financeira efetiva e validada pela IGF; Apêndice 13: Transferências da compensação financeira pela DGTF para a Sata Air Açores, S.A.	-
05.18	Quadro 32: Margem de exploração - agosto de 2008 a dezembro de 2012; Quadro 34: Investimentos previstos, realizados, pagos e por regularizar; Quadro 35: Outras contas a receber - Nota 8 às demonstrações financeiras de 2013; Apêndice 9.1: Investimentos aprovados – Planos anuais; Apêndice 9.2: Investimentos aprovados – Planos plurianuais	-
05.19	Gráfico 1: Evolução da tarifa média - Mercado "Açores"; Gráfico 2: Evolução da tarifa média - Mercado "EUA"; Gráfico 3: Evolução da tarifa média - Mercado "Canadá"; Gráfico 35: Mercado regular - Evolução da tarifa média - Sata Internacional, S.A.; Gráfico 36: Mercado regular - Variação das margens operacionais 2012-2013 - Sata Internacional, S.A.	-



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

N.º (Pasta/Ficheiro)	Designação	Data
05.20	Gráfico 15: Lugares disponibilizados vs. passageiros transportados - Sata Air Açores, S.A.	-
05.21	Gráfico 16: Indicadores operacionais - Sata Air Açores, S.A.	-
05.22	Gráfico 17: <i>Load factor</i> vs. Número de voos - Sata Air Açores, S.A.	-
05.23	Gráfico 18: Rendimentos e ganhos operacionais - Sata Air Açores, S.A.; Gráfico 19: Gastos e perdas operacionais - Sata Air Açores, S.A.; Gráfico 21: Indicadores económicos - Sata Air Açores, S.A.; Gráfico 24: Cessão de créditos vs. indemnizações compensatórias - Sata Air Açores, S.A.; Gráfico 25: Dívida financeira vs. dívida comercial - Sata Air Açores, S.A.	-
05.24	Gráfico 20: Custo unitário do <i>jet fuel</i> vs. consumo - Sata Air Açores, S.A.; Gráfico 33: Custo unitário do <i>jet fuel</i> vs. consumo - Sata Internacional, S.A.	-
05.25	Gráfico 22: Estrutura financeira - 2013 - Sata Air Açores, S.A.; Gráfico 23: Indicadores de endividamento e estrutura financeira - Sata Air Açores, S.A.; Gráfico 27: Encargos líquidos da dívida vs. EBITDA ajustado - Sata Air Açores, S.A.	-
05.26	Gráfico 26: Ativo corrente, passivo corrente e passivo não corrente - Sata Air Açores, S.A.	-
05.27	Gráfico 28: Rotas regulares - lugares oferecidos vs. passageiros transportados - Sata Internacional, S.A.; Gráfico 34: Afetação da frota em <i>block hours</i> - Sata Internacional, S.A.	-
05.28	Gráfico 44: Margem operacional total vs. resultados operacionais - Sata Internacional, S.A.; Gráfico 45: Margem operacional total, EBITDA ajustado e resultados - Sata Internacional, S.A.; Gráfico 46: Impacto da adoção de alguns critérios contabilísticos no resultado operacional - Sata Internacional, S.A.; Gráfico 47: Estrutura financeira - 2013 - Sata Internacional, S.A.; Gráfico 49: Estrutura do capital próprio - Sata Internacional, S.A.; Gráfico 52: Encargos líquidos da dívida vs. EBITDA ajustado - Sata Internacional, S.A.	-
05.29	Gráfico 48: Indicadores de endividamento e estrutura financeira - Sata Internacional, S.A.	-
05.30	Gráfico 50: Gastos e perdas operacionais - Sata Gestão de Aeródromos, S.A.; Gráfico 51: Estrutura financeira - 2013 - Sata Gestão de Aeródromos, S.A.; Gráfico 68: Dívida da DGTF vs. Dívida comercial e financeira da Sata Internacional, S.A.	-
05.31	Gráfico 53: Indicadores económicos - Sata Gestão de Aeródromos, S.A.; Gráfico 54: Rendimentos e ganhos operacionais - Sata Gestão de Aeródromos, S.A.; Gráfico 55: Gastos e perdas operacionais	-
05.32	Gráfico 56: Estrutura financeira - 2013 - Sata Gestão de Aeródromos, S.A.; Gráfico 58: Contas a receber - Sata Gestão de Aeródromos, S.A.; Gráfico 59: Contas a pagar - Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	-
05.33	Gráfico 57: Indicadores de endividamento e estrutura financeira - Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	-
05.34	Gráfico 4: Rendimentos e ganhos operacionais - Grupo SATA; Gráfico 5: Gastos e perdas operacionais - Grupo SATA	-
05.35	Gráfico 6: EBITDA ajustado - Grupo SATA; Gráfico 7: Indicadores económicos - Grupo SATA; Gráfico 8: Estrutura financeira - 2013 - Grupo SATA; Gráfico 10: Estrutura do endividamento - Grupo SATA; Gráfico 11: Dívida financeira e dívida comercial - Grupo SATA; Gráfico 13: Encargos líquidos da dívida vs. EBITDA ajustado - Grupo SATA	-
05.36	Gráfico 65: Dívida da Região Autónoma dos Açores vs Recurso ao endividamento pela Sata Air Açores, S.A.; Gráfico 66: Juros suportados	-
05.37	Apêndice 2: Membros do conselho de administração da Sata SGPS, S.A.	-



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

N.º (Pasta/Ficheiro)	Designação	Data
05.38	Apêndice 3: Membros do conselho de administração da Sata Air Açores, S.A.	-
05.39	Apêndice 4: Membros do conselho de administração da Sata Internacional, S.A.	-
05.40	Apêndice 5: Membros do conselho de administração da Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	-
05.41	Apêndice 6 Painel 1: Voos regulares - mercados	-
05.42	Apêndice 14.1: Acompanhamento e controlo das empresas - Sata SGPS, S.A.; Apêndice 14.2: Acompanhamento e controlo das empresas - Sata Air Açores, S.A.; Apêndice 14.3: Acompanhamento e controlo das empresas - Sata Internacional, S.A.; Apêndice 14.4: Acompanhamento e controlo das empresas - Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	-
06	Relato	
06.01	Relato de Auditoria às contas do Grupo SATA (2009 a 2013)	23-10-2015
07	Contraditório	
07.01	Correspondência expedida	
07.01.01	Ofício n.º 1494-ST – Chefe de gabinete do Vice-presidente do Governo, Emprego e Competitividade Empresarial	23-10-2015
07.01.02	Ofício n.º 1495-ST – Chefe de gabinete do Secretário Regional do Turismo e Transportes	23-10-2015
07.01.03	Ofício n.º 1496-ST – Presidente do conselho de administração da Sata, SGPS, S.A.	23-10-2015
07.01.04	Ofício n.º 1497-ST – Presidente do conselho de administração da Sata Air Açores, S.A.	23-10-2015
07.01.05	Ofício n.º 1498-ST – Presidente do conselho de administração da Sata Internacional, S.A.	23-10-2015
07.01.06	Ofício n.º 1499-ST – Presidente do conselho de administração da Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	23-10-2015
07.01.07	Ofício n.º 1500-ST – António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes	23-10-2015
07.01.08	Ofício n.º 1501-ST – António Maurício do Couto Tavares de Sousa	23-10-2015
07.01.09	Ofício n.º 1502-ST – Isabel Maria dos Santos Barata	23-10-2015
07.01.10	Ofício n.º 1503-ST – Luís Filipe Soares Borges da Silveira	23-10-2015
07.01.11	Ofício n.º 1504-ST – Luísa Maria Estrela Rego Miranda Schanderl	23-10-2015
07.01.12	Ofício n.º 1505-ST – Vítor Manuel Ângelo de Fraga	23-10-2015
07.01.13	Ofício n.º 1506-ST – Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves	23-10-2015
07.01.14	Ofício n.º 1507-ST – Francisco Cezar Ramos Fernandes Gil	23-10-2015
07.01.15	Ofício n.º 1508-ST – António Manuel da Silva Amaral	23-10-2015
07.01.16	Ofício n.º 1509-ST – Filipa Cármen Henrique Gouveia Rato Rosa	23-10-2015
07.01.17	Ofício n.º 1510-ST – Rui Miguel de Cortez de Castro e Quadros	23-10-2015
07.01.18	Ofício n.º 1510-ST – Rui Miguel de Cortez de Castro e Quadros – devolução do ofício	26-10-2015
07.01.19	Ofício n.º 1526-ST – Rui Miguel de Cortez de Castro e Quadros	28-10-2015
07.01.20	Ofício n.º 1557-ST – Rui Miguel de Cortez de Castro e Quadros	02-11-2015
07.01.21	Ofício n.º 1506-ST – Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves – devolução do ofício	04-11-2015
07.01.22	Ofício n.º 1562-ST – Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves	05-11-2015
07.01.23	Saída n.º 1671-SDG – Notificação do Despacho do Juiz Conselheiro ao Presidente do conselho de administração do Grupo SATA – Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves	27-11-2015
07.01.24	Ofício n.º 22-UAT II – SATA SGPS, S.A.	08-01-2016
07.02	Correspondência recebida	
07.02.01	Entrada 2101 – António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes – pedido de prorrogação de prazo	02-11-2015
07.02.02	Ofício s/n.º – António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes	23-11-2015
07.02.03	Entrada 2227 – Luísa Maria Estrela Rego Miranda Schanderl	24-11-2015
07.02.04	Ofício Sai-VPG/2015/404 – Vice-Presidência do Governo, Emprego e Competitividade Empresarial	24-11-2015



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Ação n.º 15-201FS2

N.º (Pasta/Ficheiro)	Designação	Data
07.02.05	Ofício Sai-VPG/2013/942/MLS – Vice-Presidência do Governo, Emprego e Competitividade Empresarial	24-10-2013
07.02.06	Entrada 2246 – Presidente do conselho de administração do Grupo SATA – Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves – pedido de prorrogação de prazo	27-11-2015
07.02.07	Ofício SAI SSGPS/2015/13 – Contraditório do Grupo SATA	02-12-2015
07.02.08	Ofício SAI SSGPS/2016/1 – Classificação de documento remetido em contraditório	08-01-2016
07.03	Outros documentos	
07.03.01	Certificação Legal das Contas Consolidadas 2014	-

Os documentos que fazem parte do dossiê corrente estão gravados em CD, que foi incluído no processo, a fls. 2.