



Auditoria ao Grupo SATA 2013-2019

RELATÓRIO N.º 01/2023 – FS/SRATC



TC
**TRIBUNAL DE
CONTAS**

SECÇÃO REGIONAL DOS AÇORES

Relatório n.º 01/2023 – FS/SRATC

Auditoria ao Grupo SATA (2013-2019)

Ação n.º 21/D601

Aprovação: Sessão ordinária de 20-04-2023

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 em apêndice ao presente relatório.

As hiperligações e a identificação de endereços de páginas eletrónicas referem-se à data da respetiva consulta, sem considerar alterações posteriores.

A informação financeira de suporte à análise, que se encontra expressa em euros, foi convertida para milhões de euros, tendo sido sujeita a arredondamentos. Consequentemente, os valores totais apresentados nos quadros e gráficos podem diferir da agregação numérica direta dos valores que os precedem e que são referenciados ao longo do texto.

Índice

Índice de quadros	7
Índice de gráficos	8
Siglas e abreviaturas	10
Glossário	11
Sumário	12

PARTE I INTRODUÇÃO

CAPÍTULO I DELIMITAÇÃO DA AÇÃO

1. Fundamento, natureza e âmbito da ação	17
2. Objetivos da ação	18
3. Fases de auditoria e metodologia	18
4. Condicionantes e limitações	18
5. Contraditório	19

CAPÍTULO II CARACTERIZAÇÃO DO GRUPO SATA

6. Estrutura	20
7. Referencial contabilístico	21

PARTE II FUNÇÃO ACIONISTA

8. Enquadramento legal	23
9. Orientações estratégicas	23
10. Outras orientações	23
11. Acompanhamento e controlo	25

PARTE III GRUPO SATA (2013-2019)

CAPÍTULO I ENVOLVENTES EXTERNAS E INTERNAS

12. Envolventes externas	27
12.1. Conjuntura económica e sectorial	27
12.2. Preço dos combustíveis	28
12.3. Novo modelo de transporte aéreo de passageiros para o exterior da Região	29

12.4. Ausência de orientações estratégicas específicas	30
12.5. Inobservância do prazo de pagamento das indemnizações compensatórias	31
13. Envolventes internas	31
13.1. Funcionamento dos órgãos sociais	31
13.2. Renovação da frota da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	33
13.2.1. A opção inicial pelo Airbus A330-200	33
13.2.2. A decisão de substituir o Airbus A330-200	37
13.2.3. Impacto financeiro das opções gestionárias relacionadas com o A330-200	38
13.2.4. Decisões estratégicas	40
13.3. Sazonalidade da operação	41
13.4. Gestão do pricing	43
CAPÍTULO II	
SATA AIR AÇORES, S.A.	
14. Objeto	46
15. Órgãos Sociais	46
16. Frota	46
17. Concessão de serviços aéreos entre as ilhas dos Açores	47
17.1. Obrigações de serviço público	47
17.2. Contratos celebrados	47
17.3. Compensação financeira contratualizada	48
17.4. Relatórios de execução financeira	49
17.5. Frequências nas rotas interilhas	50
17.6. Cálculo	50
17.6.1. Défice de exploração	50
17.6.2. Remuneração de capital	51
17.6.3. Reposição do equilíbrio financeiro	52
17.7. Certificação pela concedente	53
17.8. Pagamento	56
18. Voos realizados, lugares disponibilizados e load factor	57
19. Desempenho económico	59
19.1. Volume de negócios e subsídios à exploração	59
19.2. Gastos da atividade operacional	60
19.3. EBITDA ajustado e resultados	63
20. Posição financeira	64
20.1. Situação de falência técnica da Sata Air Açores, S.A.	64
20.2. Endividamento e encargos da dívida	65
20.3. Risco de liquidez	67

21. Qualidade do reporte financeiro	69
CAPÍTULO III	
SATA INTERNACIONAL – AZORES AIRLINES, S.A.	
22. Objeto	71
23. Órgãos sociais	71
24. Frota	72
25. Serviços aéreos entre o Continente e os Açores e entre os Açores e a Madeira	73
25.1. Obrigações de serviço público	73
25.2. Sistema de ajudas	74
25.3. Cálculo	75
25.4. Pagamento	75
26. Atividade desenvolvida	76
26.1. Rotas regulares	76
26.1.1. Mercados e rotas operadas	76
26.1.2. Indicadores operacionais e económicos	77
26.1.3. Rentabilidade por mercado	83
26.1.4. Rentabilidade das rotas	86
26.2. Rotas charter	88
26.2.1. Indicadores operacionais e económicos	88
26.2.2. Rentabilidade por mercado	90
26.3. Atividade global	91
26.3.1. Indicadores operacionais e económicos globais	91
27. Desempenho económico	93
27.1. Volume de negócios e subsídios à exploração	93
27.2. Gastos da atividade operacional	94
27.3. EBITDA e resultados	96
28. Posição financeira	98
28.1. Situação de falência técnica da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	98
28.2. Endividamento e encargos da dívida	99
28.3. Risco de liquidez	101
29. Qualidade do reporte financeiro	101
CAPÍTULO IV	
SATA GESTÃO DE AERÓDROMOS, S.A.	
30. Objeto	103
31. Órgãos sociais	103
32. Concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil na Região Autónoma dos Açores	103

32.1. Contrato de concessão	103
32.2. Compensação financeira	103
33. Execução de investimentos	104
33.1. Planos anuais de exploração propostos pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	104
33.2. Remessa dos planos anuais de exploração à concedente	105
33.3. Planos de exploração aprovados pela concedente	105
33.4. Despesa prevista e realizada e respetiva comparticipação	107
34. Desempenho económico	109
34.1. Volume de negócios	109
34.2. Gastos da atividade operacional	110
34.3. EBITDA ajustado e resultados	112
34.4. Investimentos realizados	112
35. Posição financeira	113
35.1. Indicadores de estrutura financeira	113
35.2. Endividamento e encargos da dívida	114
35.3. Risco de liquidez	115
36. Qualidade do reporte financeiro	116
CAPÍTULO V	
GRUPO SATA	
37. Desempenho económico	117
37.1. Volume de negócios e subsídios à exploração	117
37.2. Gastos da atividade operacional	118
37.3. EBITDA ajustado e resultados	120
38. Posição financeira	122
38.1. Situação de falência técnica do Grupo SATA	122
38.2. Endividamento e encargos da dívida	123
38.3. Risco de liquidez	125
39. Qualidade do reporte financeiro	126
PARTE IV	
ACOMPANHAMENTO DE RECOMENDAÇÕES	
40. Enquadramento	129
41. Recomendações formuladas ao Governo Regional	129
42. Recomendação endereçada ao Governo Regional, à Sata Air Açores, S.A., e à Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	130
43. Recomendações formuladas à Sata Air Açores, S.A.	131
44. Recomendação formulada à Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	131

PARTE V
CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

45. Conclusões	133
46. Recomendações	142
47. Decisão	144
Conta de emolumentos	145
Ficha técnica	146
Anexos – Respostas dadas em contraditório	147
Apêndices	191
I – Metodologia	192
II – Sata Air Açores, S.A. – Remessa dos relatórios de execução financeira da concessão à concedente	193
III – Rendimentos – Desvio entre os valores previstos e os realizados	194
IV – Gastos – Desvio entre os valores previstos e os realizados	194
V – Concessão dos serviços aéreos no interior da Região Autónoma dos Açores	195
VI – Certificação da compensação financeira solicitada pela Sata Air Açores, S.A.	201
VII – Transferências das compensações financeiras da Região Autónoma dos Açores para a Sata Air Açores, S.A.	202
VIII – Sata Air Açores, S.A. – Lugares disponibilizados vs. Passageiros transportados	206
IX – Obrigações modificadas de serviço público – Ajudas do Estado	206
X – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. – Rotas regulares – 2013-2019	207
XI – Candidaturas ao FEDER – Programa Operacional AÇORES 2020	208
XII – Membros do conselho de administração do Grupo SATA	209
XIII – Legislação citada	211
XIV – Índice do dossiê corrente	212

Índice de quadros

Quadro 1 – Documentos remetidos ao titular do capital	25
Quadro 2 – PIB – Taxa de variação real	27
Quadro 3 – Indicadores do sector do transporte aéreo de passageiros	28
Quadro 4 – Gastos e perdas geradas pelo Airbus A330-200	39
Quadro 5 – Contratos de concessão – Sata Air Açores, S.A.	47
Quadro 6 – Compensação financeira contratualizada, por ano de concessão	49
Quadro 7 – Frequências nas rotas interilhas dos Açores – Sata Air Açores, S.A.	50
Quadro 8 – Compensação financeira aceite pela concedente – outubro de 2012 a setembro de 2020	54
Quadro 9 – Margem de exploração – outubro de 2012 a setembro de 2020	54
Quadro 10 – Recursos humanos – Sata Air Açores, S.A.	61
Quadro 11 – Gastos com o pessoal – Sata Air Açores, S.A.	61
Quadro 12 – Frota da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	72
Quadro 13 – Mercados e rotas regulares operadas – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	76
Quadro 14 – Evolução dos principais indicadores operacionais e económicos – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	82
Quadro 15 – <i>Performance</i> das rotas regulares operadas por mercado – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	86
Quadro 16 – Rotas com margem de contribuição negativa – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	87
Quadro 17 – Recursos humanos – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	95
Quadro 18 – Gastos com o pessoal – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	95
Quadro 19 – Compensação financeira – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	104
Quadro 20 – Planos anuais de exploração propostos pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	105
Quadro 21 – Planos anuais de exploração aprovados	106
Quadro 22 – Protocolos e alterações celebrados com a tutela	107
Quadro 23 – Investimentos previstos, realizados, pagos e por regularizar	107
Quadro 24 – Outras contas a receber/pagar – Notas 10 e 17 do anexo às demonstrações financeiras de 2019.....	109
Quadro 25 – Recursos humanos e gastos associados – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	111
Quadro 26 – Acolhimento de recomendações – Governo Regional	129
Quadro 27 – Acolhimento de recomendações – Governo Regional, Sata Air Açores, S.A., e Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	130
Quadro 28 – Acolhimento de recomendações – Sata Air Açores, S.A.	131
Quadro 29 – Acolhimento de recomendações – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	132

Índice de gráficos

Gráfico 1 – Cotação média anual do barril de <i>Brent</i>	28
Gráfico 2 – Passageiros transportados por mês – Sata Air Açores, S.A.....	41
Gráfico 3 – Passageiros transportados por mês – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	42
Gráfico 4 – Evolução da tarifa média – Açores Rotas liberalizadas	43
Gráfico 5 – Evolução da tarifa média – Açores Rota PDL/LIS/PDL.....	43
Gráfico 6 – Evolução da tarifa média – Açores – Rotas OSP	44
Gráfico 7 – Evolução da tarifa média – Europa.....	44
Gráfico 8 – Evolução da tarifa média – EUA.....	44
Gráfico 9 – Evolução da tarifa média – Canadá.....	44
Gráfico 10 – Défice de exploração – Valores previstos e realizados	51
Gráfico 11 – Remuneração de capital	51
Gráfico 12 – Pedidos de reposição do equilíbrio financeiro	52
Gráfico 13 – Oferta (ASK), procura (RPK) e <i>load factor</i> – Sata Air Açores, S.A.....	58
Gráfico 14 – Lugares disponibilizados vs. Passageiros transportados – Sata Air Açores, S.A.....	58
Gráfico 15 – <i>Load factor</i> vs. Número de voos – Sata Air Açores, S.A.....	58
Gráfico 16 – Volume de negócios e subsídios à exploração – Sata Air Açores, S.A.	59
Gráfico 17 – Gastos da atividade operacional – Sata Air Açores, S.A.....	60
Gráfico 18 – Gastos com o pessoal vs. gastos operacionais – Sata Air Açores, S.A.	62
Gráfico 19 – Gastos com o pessoal vs. volume de negócios – Sata Air Açores, S.A.	62
Gráfico 20 – EBITDA ajustado e resultados – Sata Air Açores, S.A.	63
Gráfico 21 – Ativo, passivo e capital próprio – Sata Air Açores, S.A.	64
Gráfico 22 – Encargos da dívida vs. EBITDA ajustado – Sata Air Açores, S.A.....	65
Gráfico 23 – Dívida total – Sata Air Açores, S.A.....	66
Gráfico 24 – Estrutura do endividamento – Sata Air Açores, S.A.	66
Gráfico 25 – Gastos financeiros e condições de financiamento – Sata Air Açores, S.A.	67
Gráfico 26 – Ativo corrente, passivo corrente e passivo não corrente – Sata Air Açores, S.A.	69
Gráfico 27 – Rotas regulares – LOF vs. PAX – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.....	78
Gráfico 28 – Rotas regulares – Número de voos – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	78
Gráfico 29 – Rotas regulares – Oferta (ASK), por mercado – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.....	79
Gráfico 30 – Oferta (ASK), procura (RPK) e <i>load factor</i> – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.....	80
Gráfico 31 – Margem total da operação regular – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	81
Gráfico 32 – Custo (CASK) e receita (RASK) média unitária do mercado regular – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.....	82
Gráfico 33 – Margens operacionais por mercado regular – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	84
Gráfico 34 – Rotas <i>charter</i> – Oferta (ASK) – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.....	88
Gráfico 35 – Rotas <i>charter</i> – Número de voos – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.....	88
Gráfico 36 – Margem total da operação <i>charter</i> – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	89
Gráfico 37 – Custo (CASK) e receita média unitária (RASK) do mercado <i>charter</i> – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.....	89

Gráfico 38 – Atividade por mercado <i>charter</i> – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.....	90
Gráfico 39 – Margens operacionais por mercado <i>charter</i> – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	90
Gráfico 40 – Indicadores operacionais globais – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.....	91
Gráfico 41 – Custo (CASK) e receita (RASK) média unitária da operação global – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.....	92
Gráfico 42 – Volume de negócios e subsídios à exploração – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.....	93
Gráfico 43 – Gastos da atividade operacional – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.....	94
Gráfico 44 – Gastos com o pessoal <i>vs.</i> gastos operacionais	96
Gráfico 45 – Gastos com o pessoal <i>vs.</i> volume de negócios	96
Gráfico 46 – EBITDA ajustado e resultados – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.....	97
Gráfico 47 – Ativo, passivo e capital próprio – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.....	99
Gráfico 48 – Dívida total – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	100
Gráfico 49 – Estrutura do endividamento – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.....	100
Gráfico 50 – Ativo corrente, passivo corrente e passivo não corrente – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.....	101
Gráfico 51 – Volume de negócios – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.....	110
Gráfico 52 – Gastos da atividade operacional – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	110
Gráfico 53 – EBITDA ajustado e resultados – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.....	112
Gráfico 54 – Ativo, passivo e capital próprio – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.....	114
Gráfico 55 – Indicadores de estrutura financeira – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.....	114
Gráfico 56 – Dívida financeira – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.....	114
Gráfico 57 – Ativo corrente, passivo corrente e passivo não corrente – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.....	115
Gráfico 58 – Volume de negócios e subsídios à exploração – Grupo SATA	117
Gráfico 59 – Gastos da atividade operacional – Grupo SATA	118
Gráfico 60 – EBITDA ajustado – Grupo SATA.....	120
Gráfico 61 – Indicadores económicos – Grupo SATA	121
Gráfico 62 – Resultados Líquidos – Grupo SATA <i>vs.</i> Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.....	122
Gráfico 63 – Ativo, passivo e capital próprio – Grupo SATA.....	123
Gráfico 64 – Dívida total – Grupo SATA	124
Gráfico 65 – Estrutura do endividamento – Grupo SATA.....	124
Gráfico 66 – Gastos financeiros e condições de financiamento – Grupo SATA	125
Gráfico 67 – Ativo corrente, passivo corrente e passivo não corrente – Grupo SATA	126

Siglas e abreviaturas

Cf.	—	confrontar
doc.	—	documento
doc. ^{os}	—	documentos
DROT	—	Direção Regional do Orçamento e Tesouro
DRT	—	Direção Regional dos Transportes
DRTAM	—	Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos
EBITDA	—	<i>Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization</i> ¹
FEDER	—	Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional
IATA	—	<i>International Air Transport Association</i>
IFRS	—	<i>Internacional Financial Reporting Standards</i> ²
INAC	—	Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P. ³
L. ^{da}	—	Limitada
LOPTC	—	Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas
OSP	—	Obrigações de Serviço Público
p.	—	página
pp.	—	páginas
PAEF	—	Programa de Assistência Económica e Financeira
PROCONVERGÊNCIA	—	Programa Operacional dos Açores para a Convergência
RJSPER	—	Regime Jurídico do Sector Público Empresarial Regional
S.A.	—	Sociedade Anónima
SRATC	—	Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas
USD	—	Dólar americano

¹ Resultados antes de depreciações, gastos de financiamento e de impostos, expurgados dos ganhos e perdas em subsidiárias, provisões, imparidades e gastos de reestruturação.

² Normas internacionais de relato financeiro.

³ Atualmente com a denominação de Autoridade Nacional de 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 – Custo operacional por lugar disponível e por quilómetro percorrido.

Cask non-fuel – Custo operacional por lugar disponível e por quilómetro percorrido, excluindo os gastos com combustível.

E

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

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 percorridos – *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 – Receita operacional por lugar disponível e por quilómetro percorrido.

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

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

Sumário

O que auditámos?

Na sequência de solicitação da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, o Tribunal de Contas realizou a presente auditoria com o propósito de identificar as principais causas do significativo agravamento do desequilíbrio económico e financeiro do Grupo SATA observado entre 2013 e 2019, período em que os prejuízos acumulados totalizaram 260 milhões de euros, o passivo passou de 198,6 milhões de euros para 464,8 milhões de euros e o capital próprio – que à partida já era negativo (-19,4 milhões de euros) – foi sujeito a uma acentuada erosão, essencialmente devido aos sucessivos prejuízos registados, acabando por se fixar em -230,3 milhões de euros no final de 2019.

O que concluímos (principais conclusões)?

Função acionista – Orientações e controlo:

- O Governo da Região Autónoma dos Açores não emitiu orientações estratégicas para as empresas do Grupo SATA, nem promoveu a celebração de contratos de gestão com os respetivos gestores públicos.
- Os documentos previsionais das empresas do Grupo SATA não foram formalmente aprovados pelo representante do acionista único, dando-se inclusivamente o caso de, em 2016, não existir sequer deliberação formalizada em ata da aprovação daqueles documentos por parte do conselho de administração das sociedades.
- As empresas do Grupo SATA continuaram a não observar, na generalidade, o procedimento legal de elaboração e aprovação dos documentos necessários ao acompanhamento e controlo das respetivas atividades.

Sata Air Açores, S.A.:

- No âmbito dos contratos de concessão de serviços aéreos entre as ilhas dos Açores, em vigor no período em análise, foram realizadas 8 765 frequências para além dos serviços mínimos contratualizados.
- Na execução daqueles contratos registaram-se desvios entre os défices de exploração reais e os correspondentes valores contratualizados, que nem sempre deram lugar à reposição do equilíbrio financeiro da concessão. Nestas circunstâncias, a Sata Air Açores, S.A., assumiu a componente dos défices não compensados, que totalizou 9,2 milhões de euros.
- Registaram-se atrasos significativos no pagamento das compensações financeiras devidas pela Região Autónoma dos Açores no âmbito daquela concessão, que no final de 2019 ascendiam a 51,7 milhões de euros.

- Impulsionada pelos atrasos no pagamento daquelas compensações financeiras, assim como pelas crescentes necessidades de liquidez da subsidiária Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., a dívida financeira da Sata Air Açores, S.A., expandiu-se 123,7 milhões de euros (+100,7%), atingindo 246,4 milhões de euros no final de 2019.
- A Sata Air Açores, S.A., confronta-se com uma situação de falência técnica, desde 2013, que se agravou em resultado dos sucessivos prejuízos acumulados (o capital próprio passou de -18,9 milhões de euros naquele ano, para -30,7 milhões de euros em 2019).

Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.:

- No âmbito do processo de renovação da frota da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., a opção inicial de substituir os quatro Airbus A310 por dois Airbus A330-200 (*wide-body*) contrariou em toda a linha os estudos elaborados pelas consultoras Aviado Partners e Lufthansa Consulting, os quais coincidiam num ponto essencial: o modelo de aeronave que melhor se adequava à rede de operações da empresa era do tipo *narrow-body*, asserção sustentada por uma análise comparativa das margens que seriam obtidas operando uma frota exclusivamente constituída por aeronaves deste tipo, face à alternativa de utilização de uma frota mista.
- Em 28-07-2016, decorridos apenas quatro meses desde a entrada em operação do Airbus A330-200, a assembleia geral da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., deliberou aprovar a proposta de revisão do Plano de Negócios 2015/2020 apresentada pelo novo conselho de administração, revertendo a estratégia anteriormente delineada para a renovação da frota.
- Apesar de a decisão de substituir o Airbus A330-200 ter sido tomada em julho de 2016, a aeronave manteve-se em linha até 09-11-2018 e esteve ociosa até junho de 2020, quando se concluiu o respetivo processo de *phase-out*, na sequência do acordo estabelecido para a cessação antecipada do respetivo contrato de locação, mediante o pagamento ao locador de uma indemnização na ordem dos 20,4 milhões de euros.
- Todas as evidências recolhidas apontam no sentido de que a opção inicial pelo Airbus A330-200 foi uma decisão estratégica errada, tecnicamente não sustentada e sem racionalidade gestonária, suscitando-se dúvidas sobre as razões subjacentes a esta opção, em consequência da qual a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., registou perdas na ordem dos 42,2 milhões de euros, dos quais 21,6 milhões de euros entre 2016 e 2019.
- Entre 2013 e 2019, foi manifesta a incapacidade da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., gerar recursos através das suas operações, facto evidenciado pela expressão recorrentemente negativa do EBITDA, que se agravou a partir de 2017.

- O agravamento do desequilíbrio operacional da empresa determinou o crescimento do endividamento, com o passivo a aumentar 243,6 milhões de euros (+449%) entre 2013 e 2019, fixando-se em 297,8 milhões de euros neste último ano. Deste montante, 125,7 milhões de euros (42%) reportavam-se a empréstimos concedidos por outras empresas do Grupo SATA, por conta dos quais a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., suportou 4,8 milhões de euros de juros em 2019.
- Durante todo o período em análise, a empresa confrontou-se com uma situação de falência técnica, com o capital próprio negativo a ascender a -203,3 milhões de euros no final de 2019 (-3,7 milhões em 2013).

Sata Gestão de Aeródromos, S.A.:

- A *performance* operacional da empresa degradou-se no período em apreciação, facto que poderá indiciar uma situação de subfinanciamento do serviço público prestado pela empresa no âmbito do contrato de concessão celebrado com a Região Autónoma dos Açores.
- Entre 2013 e 2019, a Região cometeu à empresa a execução de um conjunto de investimentos nas diversas infraestruturas aeroportuárias concessionadas, com um montante de despesa prevista de 23,3 milhões de euros, assumindo o compromisso de suportar a componente não comparticipada por fundos comunitários.

Grupo SATA:

- A dificuldade na obtenção de evidências formais de suporte a determinadas decisões estratégicas e operacionais tomadas no período abrangido pela ação é reveladora do elevado grau de informalidade que continuou a caracterizar o funcionamento dos órgãos sociais das empresas do Grupo SATA, circunstância que consubstancia a violação de disposições legais e estatutárias.
- Invertendo o comportamento até então evidenciado, a partir de 2016 o volume de negócios do Grupo SATA encetou uma trajetória tendencialmente ascendente, atingindo em 2019 a expressão mais elevada no período em análise – 189,4 milhões de euros, mais 11,6 milhões de euros (+6,5%) do que em 2013.
- O Grupo SATA não conseguiu gerar recursos através das suas operações, facto evidenciado pela expressão recorrentemente negativa assumida pelo EBITDA, com exceção dos exercícios de 2016 e de 2019, embora neste último ano exclusivamente por efeito da alteração de critérios contabilísticos associada à aplicação da norma internacional de relato financeiro IFRS 16 – Locações.
- Este desequilíbrio operacional, com cariz estrutural, foi determinado pela operação deficitária da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., que se agravou substancialmente a partir de 2017, num contexto em que a Sata Air Açores, S.A.,

até evidenciou uma assinalável melhoria da sua *performance* operacional, insuficiente, porém, para acomodar as rentabilidades historicamente negativas das operações daquela subsidiária.

- Consequentemente, entre 2013 e 2019 o Grupo SATA acumulou prejuízos na ordem dos 260 milhões de euros, dos quais 233,4 milhões de euros (90%) foram gerados pela Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.
- A acumulação daqueles prejuízos provocou uma deterioração substancial da respetiva situação financeira e patrimonial, com o capital próprio negativo a fixar-se, naquele último ano, em -230,3 milhões de euros (-19,4 milhões de euros em 2013), circunstância reveladora de uma situação de falência técnica que se foi agravando ao longo dos anos.
- O Grupo SATA supriu as respetivas necessidades de financiamento recorrendo ao endividamento. Deste modo, entre 2013 e 2019 o passivo total aumentou 266,2 milhões de euros (+134%), atingindo 464,8 milhões de euros neste último ano, dos quais 245,2 milhões de euros eram exigíveis a curto prazo.
- Em 31-12-2019, o passivo corrente superava em cerca de 132 milhões de euros o ativo com idêntica maturidade, circunstância reveladora da dimensão do desequilíbrio financeiro do Grupo SATA, que colocava em risco a continuidade das suas operações, aspeto que foi devidamente enfatizado pelo auditor externo.

Acompanhamento de recomendações:

- A recomendação formulada ao Governo Regional para a fixação de orientações estratégicas específicas para as empresas do Grupo SATA e para a celebração de contratos de gestão com os respetivos gestores públicos não foi acolhida.
- O Governo Regional também não tinha acolhido a recomendação formulada no sentido de cumprir pontualmente o pagamento das contrapartidas financeiras devidas no âmbito dos contratos de concessão celebrados com empresas do Grupo SATA.
- O facto de a Sata Air Açores, S.A., ter sistematicamente excedido os défices de exploração acordados no âmbito dos contratos de concessão evidencia que a recomendação formulada no sentido de a empresa diligenciar pelo cumprimento daqueles défices não foi acatada, embora se admita que as condições contratualmente fixadas para a prestação daqueles serviços se encontrem desajustadas da realidade.

O que recomendamos?

Ao Governo Regional:

- Definir as orientações estratégicas para as empresas do Grupo SATA, necessariamente alinhadas com o Plano de Reestruturação do Grupo SATA

aprovado pela Comissão Europeia, em 07-06-2022, 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 o cumprimento pontual dos contratos de concessão, sem introduzir modificações que visem apenas adiar o pagamento das contrapartidas financeira.

Ao Grupo SATA:

- As deliberações dos órgãos sociais das empresas do Grupo SATA deverão constar sempre de ata, de modo a permitir 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.
- Tomar as medidas adequadas a assegurar o cumprimento dos défices de exploração acordados no âmbito dos contratos de concessão celebrados.

AÇORES. REGIÃO AUTÓNOMA – ANÁLISE ECONÓMICA – ATIVIDADE OPERACIONAL – AUDITORIA – CAPITAL SOCIAL – COMPARTICIPAÇÃO COMUNITÁRIA – COMPENSAÇÃO FINANCEIRA – COMUNIDADE EUROPEIA (CE) – CONTRATO DE CONCESSÃO – EMPRESA REGIONAL – ENDIVIDAMENTO – INDEMNIZAÇÃO COMPENSATÓRIA – CONTRATO DE LOCAÇÃO FINANCEIRA – PAGAMENTO – RECOMENDAÇÕES – SERVIÇO PÚBLICO – SUBSÍDIO À EXPLORAÇÃO – TRANSPORTE AÉREO

PARTE I INTRODUÇÃO

Capítulo I Delimitação da ação

1. Fundamento, natureza e âmbito da ação

1 Na sequência de solicitação da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores^{5/6}, o programa de fiscalização da Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas⁷ contemplou a realização de uma ação de controlo sucessivo às contas do Grupo SATA, abrangendo os exercícios de 2013 a 2019⁸.

2 A auditoria, de natureza combinada, incide sobre três das empresas que integram o Grupo SATA, a saber: Sata Air Açores, S.A., Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., e Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

3 Ressalva-se, que ao longo deste Relatório são efetuadas referências à Sata – Sociedade de Transportes Aéreos, SGPS, S.A., sociedade que foi extinta em 2019.

4 Cabe ainda assinalar que a matéria relacionada com a concessão de serviços aéreos na rota Funchal/Porto Santo/Funchal, cuja exploração foi da responsabilidade da Sata Air Açores, S.A., em regime de exclusividade, até ao final de 2013, não foi objeto de análise na presente ação, uma vez que já tinha sido apreciada no âmbito do [Relatório n.º 1/2016 – FS/SRATC](#) (auditoria às contas do Grupo SATA – 2009-2013), de 21-01-2016, para onde se remete⁹.

⁵ Cf. Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 31/2021/A, aprovada em 30-05-2021, publicada no [Diário da República, 1.ª série, n.º 121](#), de 24-06-2021, p. 85, e no [Jornal Oficial da Região Autónoma dos Açores, I série, n.º 101](#), de 25-06-2021, p. 2927.

⁶ A propósito, refira-se que em 2015, igualmente por solicitação da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, a Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas realizou uma ação de controlo sucessivo às contas do Grupo SATA, relativas ao período compreendido entre 2009 e 2013, cujo resultado se encontra plasmado no [Relatório n.º 1/2016-FS/SRATC](#), aprovado em sessão de 21-01-2016.

⁷ O programa de fiscalização para 2023 foi aprovado por Resolução do Plenário Geral do Tribunal de Contas, em sessão de 15-12-2022, publicada no [Diário da República, 2.ª série, n.º 4](#), de 05-01-2023, p. 189, sob o n.º 6/2022, e no [Jornal Oficial da Região Autónoma dos Açores, II série, n.º 7](#), de 10-01-2023, sob o n.º 1/2023.

⁸ Sem prejuízo de se considerarem acontecimentos subsequentes com relevância para a auditoria, designadamente, a conclusão do processo de *phase-out* do Airbus A330-200, em 2020, assim como a aprovação, pela Comissão Europeia, do Plano de Reestruturação do Grupo SATA, em 07-06-2022.

⁹ Cf. pontos 38 a 40 do volume II, pp. 93 a 100. Neste contexto, de assinalar que a dívida do Estado à Sata Air Açores, S.A., mencionada no Relatório em apreço – cerca de 1,5 milhões de euros, com referência ao final de 2013 – foi faseadamente regularizada, através da transferência de 928,9 mil euros em 2014, de 499,4 mil euros em 2015 e dos restantes 69,4 mil euros em 2016.

2. Objetivos da ação

5 A ação tem como objetivos proceder à identificação das principais causas do agravamento do desequilíbrio económico e financeiro do Grupo SATA observado no período em apreço, procurando evidenciar o contributo de cada uma das subsidiárias para a posição financeira consolidada atingida no final de 2019¹⁰.

3. Fases de auditoria e metodologia

6 A realização da auditoria abrange as fases de planeamento, execução e avaliação e elaboração do relato e do relatório, sendo, em cada momento, adotados os procedimentos suportados nas metodologias acolhidas pelo Tribunal de Contas, nomeadamente no seu *Manual de Auditoria – Princípios fundamentais*¹¹, e, conseqüentemente, tendo por base os princípios definidos nas Normas da INTOSAI – *International Organisation of Supreme Audit Institutions*.

7 Os documentos que fazem parte do dossiê corrente constam de ficheiros eletrónicos e estão identificados no [Apêndice XIV](#) 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

8 Os responsáveis pelo Grupo SATA responderam à generalidade das solicitações da equipa de auditoria, havendo, contudo, a registar demoras na disponibilização de determinados documentos¹², bem como na prestação de informação relevante para o esclarecimento de algumas questões suscitadas, a que não será alheio o elevado grau de informalidade que continuou a prevalecer no âmbito do processo de tomada de decisões estratégicas e operacionais envolvendo, sobretudo, as empresas de transporte aéreo.

9 Com efeito, não foi possível obter evidências formais de suporte a determinadas decisões relevantes tomadas no período em análise, nomeadamente ao nível do processo de renovação da frota da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., da definição das rotas que integram a respetiva rede de operações e da gestão do *pricing*, assim como em relação ao reforço da operação da Sata Air Açores, S.A., no interior da Região Autónoma dos Açores¹³.

¹⁰ Conforme Plano Global de Auditoria aprovado pelo Juiz Conselheiro da Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas, em 02-02-2022 (doc. 02.01).

¹¹ Aprovado pelo Plenário da 2.ª Secção, em sessão de 29-09-2016.

¹² Os documentos em causa respeitam, sobretudo, aos planos de exploração das empresas do Grupo SATA que desenvolvem as suas operações na Região Autónoma dos Açores e às compensações financeiras recebidas como contrapartida pela prestação de serviços públicos no âmbito do transporte aéreo e da gestão de infraestruturas aeroportuárias.

¹³ As atas das reuniões dos conselhos de administração e das assembleias gerais das sociedades, realizadas no período em apreciação, são omissas relativamente a estas matérias, não existindo evidências de as correspondentes decisões terem sido discutidas e tomadas pelos órgãos das sociedades. Estas fragilidades do ambiente de controlo do Grupo SATA já tinham sido anteriormente assinaladas (cf. volume I do [Relatório n.º 1/2016-FS/SRATC](#), de 21-01-2016, §§ 14 e 15).

10 Neste contexto, cabe assinalar a impossibilidade manifestada pela entidade auditada de disponibilizar a documentação relativa ao processo negocial e deliberativo conducente à locação da aeronave Airbus A330-200, que supostamente constava em anexo à ata da reunião do conselho de administração da Sata – Sociedade de Transportes Aéreo, SGPS, S.A., de 03-12-2015 (ata n.º 18/CA/2015)¹⁴, conforme menção expressa na mesma, mas que, afinal, não se encontrava nos arquivos da empresa¹⁵.

11 Acresce o facto de nenhum dos atuais membros dos conselhos de administração das empresas do Grupo SATA ter exercido funções no período abrangido pelo âmbito temporal da ação¹⁶, circunstância que dificultou a obtenção de esclarecimentos relacionados com aquelas matérias.

12 Por último, refira-se que a remessa da documentação solicitada no decurso dos trabalhos de campo apenas se deu por concluída a 18-05-2022.

5. Contraditório

13 Em conformidade com o disposto nos artigos 13.º e 87.º, n.º 3, da [Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas](#) (LOPTC), o relato foi remetido às entidades auditadas – Sata Air Açores, S.A., Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., e Sata Gestão de Aeródromos, S.A. –, à Sata Holding, S.A.,¹⁷ bem como às partes interessadas – Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública, Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas –, e a Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves e a Luís Manuel da Silva Rodrigues, na qualidade de presidentes do conselho de administração das empresas do Grupo SATA auditadas, para se pronunciarem, querendo.

14 Foram obtidas respostas da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, das entidades auditadas e de Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves, as quais foram tidas em conta na elaboração do Relatório.

15 A Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública, a Sata Holding, S.A., e Luís Manuel da Silva Rodrigues não se pronunciaram.

16 Nos termos do disposto na parte final do n.º 4 do artigo 13.º da LOPTC, as respostas obtidas encontram-se integralmente transcritas nos [Anexos I a V](#) ao presente Relatório.

¹⁴ Doc. 03.02.08, p. 63.

¹⁵ Cf. ofício n.º 446-UAT II, de 13-04-2022, enviado ao presidente do conselho de administração da Sata Air Açores, S.A., reiterando o pedido de disponibilização de diversos elementos documentais (doc. 01.01.08) e correspondente resposta remetida por correio eletrónico, de 18-05-2022 (doc. 01.02.07).

¹⁶ Uma vez que tomaram posse no início de 2020. Sobre a composição dos membros do conselho de administração das empresas do Grupo SATA, cf. [Apêndice XII](#).

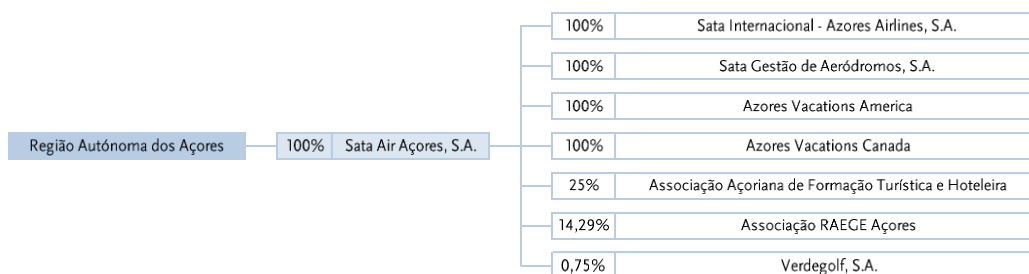
¹⁷ Com registo de inscrição de 13-01-2023, publicado no portal do Ministério da Justiça em 16-01-2023 (cf. [Portal MJ - Publicação On-Line de Acto Societário](#), introduzindo o número de identificação de pessoa coletiva 517 234 351).

Capítulo II Caracterização do Grupo SATA

6. Estrutura

17 Na sequência da extinção da Sata – Sociedade de Transportes Aéreos, SGPS, S.A., determinada pelo [Decreto Legislativo Regional n.º 15/2018/A](#), de 20 de dezembro¹⁸, o Grupo SATA passou a ser constituído por cinco sociedades comerciais integralmente detidas pela Região Autónoma dos Açores, incluindo ainda participações minoritárias em duas associações de direito privado e numa sociedade comercial de capitais maioritariamente privados, que viria posteriormente a enveredar por um processo de insolvência¹⁹.

18 Deste modo, com referência ao final de 2019, o Grupo SATA apresentava a seguinte estrutura²⁰:



19 O modelo societário do Grupo SATA continuava assim a caracterizar-se por ser a Sata Air Açores, S.A., a exercer o controlo da carteira de participações da Região Autónoma dos Açores no sector dos transportes aéreos, não tendo sido concretizada a reorganização da estrutura societária proposta no Plano de Negócios 2015/2020, a qual, em termos

¹⁸ Em execução do processo de reestruturação do sector público empresarial regional aprovado pela [Resolução do Conselho do Governo n.º 74/2018](#), de 20 de junho. O registo do encerramento da liquidação ocorreu em 22-07-2019 (cf. [Portal MJ - Publicação On-Line de Acto Societário](#), introduzindo o número de identificação de pessoa coletiva 512 095 728).

A coberto da citada Resolução, operou-se, igualmente, a transmissão não onerosa a favor da Região Autónoma dos Açores da participação social que a Sata Air Açores, S.A., detinha na empresa pública regional Ilhas de Valor, S.A., correspondente a 0,28% do respetivo capital social.

¹⁹ Trata-se da participação então detida na Verdegolf – Campos de Golf dos Açores, S.A., extinta em 2020 por insolvência da participada (cf. registo de encerramento do processo de insolvência no [Portal MJ - Publicação On-Line de Acto Societário](#), introduzindo o número de identificação de pessoa coletiva 512 020 256).

²⁰ A Associação RAEGE Açores – Rede Atlântica de Estações Geodinâmicas e Espaciais (RAEGE-Az) é uma associação de direito privado sem fins lucrativos e de natureza científica, que foi constituída em 20-07-2017 (cf. [Portal do Governo dos Açores](#)).

Por seu turno, em 2021 foi constituída a Associação para a Valorização Económica dos Açores (AVEA), entidade que sucedeu à Associação Açoriana de Formação Turística e Hoteleira (cf. [Estatutos da AVEA](#) publicados no Jornal Oficial da Região Autónoma dos Açores, II série, n.º 258, de 30-12-2021) e que à semelhança daquela tem, igualmente, a natureza de associação de direito privado sem fins lucrativos.

genéricos, previa a autonomização das diversas áreas de negócio e de serviços em quatro subsidiárias, direta e integralmente detidas pela Sata SGPS, S.A.²¹.

- 20 A adoção deste modelo teria a virtualidade de melhorar a qualidade do reporte financeiro do Grupo SATA, na medida em que as demonstrações financeiras individuais das subsidiárias passariam a refletir com maior transparência e fiabilidade o desempenho de cada segmento de negócio e conseqüente contributo para a *performance* e posição financeira consolidadas²².
- 21 A auditoria não abrange as participações minoritárias nem as subsidiárias *Azores Vacations Canada* e *Azores Vacations America*.

7. Referencial contabilístico

- 22 A partir do exercício de 2014, o Grupo SATA adotou como referencial contabilístico para a preparação das suas demonstrações financeiras as IFRS (*Internacional Financial Reporting Standards* ou Normas Internacionais de Relato Financeiro).
- 23 Neste contexto, merece destaque a alteração à IFRS 16 – Locações²³, que entrou em vigor a 01-01-2019, relacionada com a classificação e reconhecimento destas operações nas demonstrações financeiras dos locatários, eliminando a distinção entre locações financeiras e operacionais.
- 24 Assim, todas as locações passaram a ser reconhecidas no ativo como direitos de uso do bem locado e no passivo pela obrigação dos pagamentos a efetuar, cessando a imputação destes encargos como gastos do exercício numa base sistemática ao longo do período do contrato (procedimento até então adotado para as locações operacionais).
- 25 Na sequência desta alteração, a posição financeira consolidada do Grupo SATA, reportada a 01-01-2019, foi ajustada em conformidade, assistindo-se a aumentos do ativo e do

²¹ Em conformidade com o previsto no citado documento, a estrutura do Grupo SATA seria constituída pela Sata SGPS, S.A., que passaria a deter participações diretas nas seguintes subsidiárias: Sata Air Açores, S.A. (negócio do transporte aéreo no interior da Região), Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. (negócio do transporte aéreo para o exterior da Região, passando a deter as participações nas subsidiárias dos Estados Unidos e do Canadá), Sata Serviços, S.A. (prestação de serviços complementares ao negócio do transporte aéreo nas nove ilhas da Região, nomeadamente serviços de *handling* e gestão das lojas do Grupo) e Sata Serviços Partilhados, S.A. (prestação de serviços de estrutura e *backoffice* às diversas empresas do Grupo).

Cabe assinalar que o Plano em causa foi objeto de revisão em 2016, daí resultando o Plano de Negócios 2017/2022. Todavia, com o eclodir da crise sanitária da COVID-19, que afetou de modo particularmente intenso o sector da aviação a nível mundial, alteraram-se radicalmente os pressupostos subjacentes à elaboração daquele documento, que assim ficou desajustado da realidade.

Neste contexto, o Grupo SATA solicitou à Comissão Europeia autorização para a obtenção de um auxílio de emergência por parte da Região Autónoma dos Açores, submetendo à apreciação daquela instância um Plano de Reestruturação, contemplando as medidas que se propõe implementar com vista à recuperação da respetiva viabilidade.

A Comissão Europeia pronunciou-se favoravelmente, autorizando a Região Autónoma dos Açores a conceder um auxílio no montante de 453,3 milhões de euros, destinado a apoiar a implementação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA no período 2021-2025 (cf. comunicado de imprensa da [Comissão Europeia](#), de 07-06-2022, assim como o texto integral da [Decisão](#), igualmente publicitado no sítio da *Internet* da Comissão Europeia).

²² Refira-se, a propósito, que o Plano de Reestruturação do Grupo SATA prevê a adoção de um modelo societário semelhante ao proposto no Plano de Negócios 2015/2020.

²³ Cf. [Regulamento \(UE\) 2017/1986](#) da Comissão, de 31 de outubro de 2017.

passivo de, respetivamente, 32,6 e 51,8 milhões de euros, e a uma redução do capital próprio, por via dos resultados acumulados, de 19,2 milhões de euros²⁴. Por conseguinte, a comparabilidade da informação financeira com exercícios anteriores encontra-se afetada, aspeto que foi tido em consideração na análise efetuada à evolução da situação económica e financeira do Grupo SATA, no período abrangido pelo âmbito temporal da ação.

- 26 Cabe assinalar que aqueles ajustamentos decorrentes da adoção da IFRS 16 afetaram sobretudo a posição financeira da subsidiária Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., já que os impactos ao nível das demonstrações financeiras individuais da Sata Air Açores, S.A., e da sua subsidiária Sata Gestão de Aeródromos, S.A., foram pouco relevantes, tendo totalizado 878 mil euros e 76 mil euros, respetivamente²⁵.

²⁴ Cf. [Relatório Integrado 2019 – Desempenho Financeiro, Social e Ambiental do Grupo SATA](#), pp. 89 a 92.

²⁵ Cf. doc.ºs 03.09.03, pp. 48 a 50, 03.09.11, pp. 78 a 81, e 03.09.13, pp. 44 e 45.

PARTE II FUNÇÃO ACIONISTA

8. Enquadramento legal

- 27 O regime jurídico do sector público empresarial da Região Autónoma dos Açores (doravante RJSPER) comete ao Governo Regional o poder e a responsabilidade da orientação das empresas públicas regionais, definindo ainda os instrumentos através dos quais se concretiza o exercício destas prerrogativas.
- 28 Dado que o diploma legal que estabeleceu aquele regime²⁶ não sofreu alterações significativas desde a anterior ação de fiscalização realizada pelo Tribunal de Contas ao Grupo SATA, mantêm-se assim atuais as referências que sobre o assunto foram efetuadas no respetivo Relatório, para onde se remete²⁷.

9. Orientações estratégicas

- 29 Através da Resolução do Conselho do Governo n.º 117/2017, de 27 de outubro, foram aprovadas as orientações estratégicas globais e específicas de gestão destinadas à generalidade das empresas públicas regionais.
- 30 Conforme se infere da leitura dos Anexos I e II da citada Resolução, tais orientações estabelecem um quadro de referência que naturalmente carece de densificação, através da concretização das metas e objetivos a atingir por cada uma das empresas públicas regionais, tendo em consideração as especificidades dos sectores de atividade em que se inserem.
- 31 Todavia, como resulta da informação prestada pela Chefe do Gabinete do então Secretário Regional dos Transportes, Turismo e Energia²⁸, no período compreendido entre 2013 e 2019 o Governo Regional não emitiu orientações estratégicas para as empresas do Grupo SATA, nem promoveu a celebração de contratos de gestão com os gestores públicos, factos que traduzem a inobservância do disposto nos artigos 13.º, n.º 2, alíneas a) e b), do RJSPER, e 15.º do Decreto Legislativo Regional n.º 12/2008/A, de 19 de maio, bem como do n.º 3 da citada Resolução do Conselho do Governo n.º 117/2017, de 27 de outubro.

10. Outras orientações

- 32 Questionou-se a entidade auditada acerca de eventuais orientações emitidas pelo Governo Regional²⁹, versando aspetos relacionados com a execução dos contratos de concessão de obrigações de serviço público pela Sata Air Açores, S.A., e com as atividades da Sata

²⁶ Decreto Legislativo Regional n.º 7/2008/A, de 24 de março, na redação atual.

²⁷ Cf. volume I do Relatório n.º 01/2016 –FS/SRATC, de 21-01-2016, ponto 15., p. 46.

²⁸ Doc. 01.02.02.

²⁹ De acordo com 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 (...)».

Internacional – Azores Airlines, S.A., designadamente ao nível da rede de rotas operada e da gestão do *pricing*, solicitando-se, a par disso, a disponibilização das correspondentes evidências documentais. Sobre o assunto, a entidade auditada informou que as matérias em causa integravam os documentos previsionais anuais que eram submetidos à apreciação do acionista.

33 Instada a disponibilizar as atas das reuniões do conselho de administração e da assembleia geral das sociedades em que os mencionados documentos foram aprovados, a entidade limitou-se a apresentar uma listagem com indicação das reuniões do órgão executivo das empresas em que tais deliberações foram tomadas, sem, contudo, efetuar qualquer referência a eventuais reuniões dos órgãos deliberativos realizadas com aquele propósito³⁰.

34 Tal facto indicia que os documentos previsionais das empresas do Grupo SATA, relativos aos exercícios abrangidos pelo âmbito temporal da ação, não foram formalmente aprovados pelo representante do acionista único³¹ – a Região Autónoma dos Açores – dando-se inclusivamente o caso de, em 2016, não existir sequer deliberação formalizada em ata da aprovação daqueles documentos por parte do conselho de administração das sociedades.

35 Por outro lado, como transparece dos relatórios de execução financeira dos contratos de concessão dos serviços aéreos entre as ilhas dos Açores, no período em apreciação a então Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas solicitou recorrentemente à Sata Air Açores, S.A., alterações aos planos anuais de exploração aprovados, designadamente, a realização de voos adicionais e modificações aos equipamentos programados, para atender a opções do próprio Governo Regional³².

36 Estas alterações, introduzidas sem adequado suporte formal³³, nomeadamente a autorização expressa pela entidade competente em razão da matéria³⁴, implicaram um acréscimo de gastos suportados pela Sata Air Açores, S.A., sem adequada contrapartida financeira.

³⁰ Doc. 03.20.01.

³¹ À semelhança do sucedido com o Plano de Negócios 2015/2020, que apenas foi objeto de apresentação presencial ao acionista.

³² Doc.^{os} 03.10.03, pp. 8 e 9, 03.10.04, pp. 8 e 9, 03.10.05, pp. 8 a 10, 03.10.06, pp. 8 a 10, 03.10.07, pp. 9 e 10, 03.10.08, pp. 9 e 10, e 03.10.09, pp. 8 a 10.

Sobre o assunto, cf., ainda, os relatórios de «Verificação do direito de reposição do equilíbrio financeiro no âmbito do Contrato de Concessão dos Serviços de Transporte Aéreo Regular no interior da Região 2015-2020», elaborados pela Fundo de Maneio – Consultoria, Recursos Humanos e Investimentos, L.^{da}, no âmbito do procedimento de certificação da compensação financeira devida à concessionária como contrapartida da prestação daqueles serviços (doc.^{os} 03.07.05, pp. 20 a 23, 03.07.06, pp. 21 a 24, 03.07.07, pp. 22 a 25, 03.07.08, pp. 22 a 26, e 03.07.09, pp. 23 a 29).

³³ Apesar de solicitada, a entidade auditada não disponibilizou a documentação de suporte às referidas alterações, pelo que se presume a inexistência da mesma.

³⁴ A então Direção Regional dos Transportes, conforme o disposto na cláusula 19.^a do caderno de encargos referente ao concurso público, com publicidade internacional, para a concessão dos serviços de transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores, referente ao período 2015-2020 (doc. 03.10.10).

11. Acompanhamento e controlo

37 O RJSPER impõe às empresas públicas regionais especiais deveres de informação, tendo em vista habilitar o titular do capital a acompanhar e controlar a evolução da respetiva situação económica e financeira e assegurar a boa gestão dos dinheiros públicos³⁵.

38 Esses deveres incluem o envio de um conjunto de elementos³⁶ aos membros do governo responsáveis pela área das finanças e pelo respetivo sector de atividade, os quais são elencados no quadro seguinte, indicando-se a documentação relativamente à qual se obtiveram evidências formais da respetiva remessa aos mencionados responsáveis governamentais³⁷.

Quadro 1 – Documentos remetidos ao titular do capital

Documentos	Anos						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Propostas dos planos estratégicos plurianuais	✓	✓	-	-	-	-	-
Propostas dos orçamentos anuais, incluindo estimativa das operações financeiras com a Região Autónoma dos Açores e com o Estado	-	✓	-	-	-	-	-
Planos de investimento anuais e plurianuais e respetivas fontes de financiamento	-	a)	-	-	-	-	-
Documentos de prestação anual de contas	✓	-	✓	-	-	-	-
Relatórios trimestrais de execução orçamental, acompanhados dos relatórios do órgão de fiscalização	✓	b)	-	✓	-	-	-
Cópias das atas dos órgãos de gestão e administração	✓	✓	-	-	-	-	-
Cópias das atas da assembleia geral	-	-	✓	✓	✓	✓	-
Quaisquer outras informações e documentos solicitados para o acompanhamento da situação da empresa e da sua atividade	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓

Notas: a) Com exceção dos planos da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.; b) Apenas foram remetidos os elementos referentes à Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

Fonte: Grupo SATA.

39 Com base na informação recolhida, constata-se que no período em análise as empresas do Grupo SATA continuaram a não observar, na generalidade, o procedimento legal de elaboração e aprovação dos documentos necessários ao acompanhamento e controlo das mesmas por parte do titular do capital, conforme o disposto no artigo 15.º, n.º 1, do RJSPER³⁸.

40 De facto, nenhum dos documentos previsionais foi aprovado pela assembleia geral das sociedades³⁹, dando-se ainda o caso de, a partir de 2015, tais elementos não terem sequer sido remetidos aos competentes membros do Governo.

³⁵ Artigo 15.º do [Decreto Legislativo Regional n.º 7/2008/A](#), de 24 de março, na redação atual.

³⁶ *Idem*, n.º 1, alíneas a) a h).

³⁷ Cf. pasta 03.20.08.

³⁸ Situação já constatada em anterior ação de fiscalização realizada pelo Tribunal de Contas ao Grupo SATA (sobre o assunto, cf. volume I do [Relatório n.º 01/2016 –FS/SRATC](#), de 21-01-2016, ponto 18., pp. 48 a 50).

³⁹ As atas disponibilizadas dizem respeito às reuniões da assembleia geral em que foram aprovados os documentos de prestação de contas das empresas do Grupo SATA.

41

Nestas circunstâncias, não se vislumbra como possa ser possível ao titular do capital exercer um efetivo acompanhamento e controlo da situação económica e financeira das empresas do Grupo SATA e responsabilizar os gestores públicos pelos resultados obtidos, se previamente não tiver estabelecido parâmetros de referência de gestão que enquadrem a atuação destes.

PARTE III GRUPO SATA (2013-2019)

Capítulo I Envolventes externas e internas

12. Envolventes externas

12.1. Conjuntura económica e sectorial

42 O período em apreciação foi caracterizado por um crescimento económico moderado das economias onde se inserem os principais mercados de atuação do Grupo SATA.

Quadro 2 – PIB – Taxa de variação real

(em percentagem)

Economias	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Economia mundial	3,4	3,4	3,1	3,3	3,7	3,6	2,8
Zona Euro	-0,2	1,4	2,0	1,9	2,6	1,8	1,6
EUA	1,8	2,3	2,7	1,7	2,3	2,9	2,3
Canadá	2,3	2,9	0,7	1,0	3,0	2,8	1,9
Portugal	-0,9	0,8	1,8	2,0	2,7	2,4	2,7
Região Autónoma dos Açores	-1,6	0,7	3,0	2,5	1,7	2,0	2,6

Fonte: Eurostat - Statistics Explained; FMI - World Economic Outlook; INE.

43 Em Portugal, a correção dos desequilíbrios económicos internos e externos, nomeadamente através da adoção de medidas enquadradas no Programa de Assistência Económica e Financeira (doravante, PAEF)⁴⁰, visando a consolidação das contas públicas e a gradual redução do endividamento do sector privado, condicionou a evolução da atividade económica durante a respetiva vigência, que cessou em 30-06-2014.

44 Nos anos subsequentes a economia portuguesa alternou períodos de maior dinamismo com outros de menor fulgor, o que em termos globais se traduziu num fraco ritmo de crescimento, ainda assim tendencialmente superior ao da zona euro.

45 A economia regional registou um padrão de comportamento semelhante, o que aliás seria expectável, atenta a sua reduzida dimensão, carácter periférico e elevada dependência do exterior, tendo também sofrido os efeitos das políticas de ajustamento constantes do PAEF.

⁴⁰ Os graves desequilíbrios macroeconómicos da economia portuguesa estiveram na origem do pedido de assistência financeira formalizado por Portugal em abril de 2011 junto do Fundo Monetário Internacional e da União Europeia, a qual se materializou na concessão de um financiamento de 78 mil milhões de euros, cuja libertação faseada ficou condicionada à implementação de um conjunto de medidas constantes do Programa de Assistência Económica e Financeira e à avaliação periódica da sua execução, efetuada por representantes da Comissão Europeia, do Fundo Monetário Internacional e do Banco Central Europeu (a designada “troika”).

- 46 Com ritmos de crescimento geralmente mais robustos, as economias dos Estados Unidos da América e do Canadá registaram uma desaceleração da atividade em 2019, à semelhança do comportamento evidenciado pelas economias mundial e da zona euro.
- 47 No que diz respeito ao sector do transporte aéreo, observou-se uma dinâmica muito positiva a nível internacional, com o tráfego de passageiros a expandir-se significativamente até 2017.

Quadro 3 – Indicadores do sector do transporte aéreo de passageiros

(variação em percentagem)

Capacidade oferecida (ASK)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Mercado global	4,8	5,6	5,6	7,4	6,6	6,9	3,5
Europa	2,7	5,2	3,9	5,3	6,6	5,9	3,6
América do Norte	2,0	2,4	3,8	4,7	3,8	4,7	2,9
Tráfego de passageiros (RPK)							
Mercado global	5,2	5,9	6,5	7,5	8,0	7,4	4,2
Europa	3,8	5,8	5,1	5,3	8,9	6,7	4,3
América do Norte	2,3	2,4	4,3	4,0	3,9	5,0	3,9

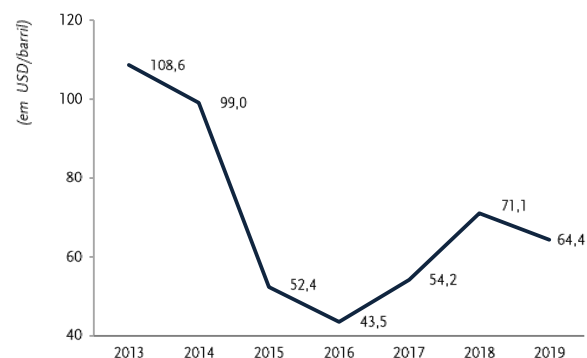
Fonte: IATA; Processos de prestação de contas da Sata Internacional - Azores Airlines, S.A.

- 48 Em 2018, registou-se um ligeiro abrandamento do ritmo de crescimento da procura, que se viria a acentuar no ano seguinte, em linha com a desaceleração da atividade económica a nível global.

12.2. Preço dos combustíveis

- 49 No período em análise, a cotação média anual do barril de *Brent* nos mercados internacionais exibiu uma trajetória tendencialmente decrescente, apenas interrompida em 2017 e 2018, mas logo retomada no ano seguinte.

Gráfico 1 – Cotação média anual do barril de *Brent*



Fonte: Grupo SATA (doc. 04.14).

- 50 Com efeito, entre 2013 e 2016 assistiu-se a uma acentuada redução do preço do petróleo nos mercados internacionais, com a cotação média do barril de *Brent* a desvalorizar cerca de 60% naquele período (partindo dos 109 USD em 2013, fixou-se nos 44 USD em 2016).

- 51 Nos dois anos seguintes a cotação do barril de *brent* encetou um movimento ascendente, até atingir 71 USD em 2018, voltando a registar nova queda em 2019, para 64 USD, ou seja, uma desvalorização na ordem dos 41% face a 2013.
- 52 Esta evolução globalmente favorável dos mercados internacionais de energia permitiu aliviar a pressão exercida pelos custos dos combustíveis na exploração do Grupo SATA, que, em 2019, evidenciaram uma redução de 30% (-17,6 milhões de euros) face a 2013, representando 16% da respetiva estrutura de gastos e perdas operacionais (27% em 2013).

12.3. Novo modelo de transporte aéreo de passageiros para o exterior da Região

- 53 Em 29-03-2015, entrou em vigor o novo modelo de transporte aéreo de passageiros entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira, o qual, no essencial, se caracteriza pelos seguintes aspetos:
- Liberalização do acesso ao mercado de serviços aéreos regulares de passageiros entre o Continente e as ilhas de São Miguel e da Terceira⁴¹, o que se traduz na possibilidade de qualquer companhia aérea interessada poder explorar aqueles serviços nas condições que considere mais adequadas, nomeadamente em termos de frequências das ligações, horários e preços das tarifas a praticar.
 - Alteração das obrigações de serviço público relativas aos serviços aéreos regulares nas rotas entre Lisboa/Horta/Lisboa, Lisboa/Santa Maria/Lisboa, Lisboa/Pico/Lisboa e Funchal/Ponta Delgada/Funchal⁴², contemplando, designadamente, o reforço das ligações às *gateways* do Pico e de Santa Maria⁴³ e a liberalização da estrutura tarifária, que passou a ser livremente definida pelas companhias aéreas, com exceção das tarifas aplicáveis a passageiros residentes e estudantes, que se encontram sujeitas a valores máximos⁴⁴.
 - Introdução do subsídio social de mobilidade⁴⁵, através do qual o Estado comparticipa o custo das viagens dos residentes e dos estudantes em qualquer uma das rotas entre os Açores e o Continente, liberalizadas ou não, e entre os Açores e a Madeira, de modo a que o custo final para o passageiro não exceda determinados montantes legalmente

⁴¹ Na sequência da revogação das obrigações de serviço público a que encontravam sujeitas as rotas entre Lisboa/Ponta Delgada/Lisboa, Lisboa/Terceira/Lisboa, Porto/Ponta Delgada/Porto e Porto/Terceira/Porto (cf. Comunicação da Comissão 2015/C 27/05, publicada no [Jornal Oficial da União Europeia](#), de 2015-01-27, p. 4).

⁴² Cf. Comunicação da Comissão 2015/C 27/04, publicada no [Jornal Oficial da União Europeia](#), de 27-01-2015, p. 3, e doc. 03.06.07.

⁴³ Foi adicionada uma ligação semanal a cada uma destas *gateways*, passando assim a exigir-se a realização de, pelo menos, duas frequências semanais nas rotas Lisboa/Santa Maria/Lisboa e Lisboa/Pico/Lisboa. Mantiveram-se as frequências semanais mínimas nas rotas Lisboa/Horta/Lisboa (três) e Funchal/Ponta Delgada/Funchal (uma).

⁴⁴ Os valores máximos de tarifa, de classe económica sem restrições, foram fixados em: 268 euros (ida e volta) ou 134 euros (ida) e 198 euros (ida e volta) ou 99 euros (ida), respetivamente para residentes e estudantes, nas ligações entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores; 238 euros (ida e volta) ou 119 euros (ida) e 178 euros (ida e volta) ou 89 euros (ida), respetivamente para residentes e estudantes, nas ligações entre os Açores e a Madeira.

⁴⁵ Cf. [Decreto-Lei n.º 41/2015](#), de 24 de março, e [Portaria n.º 95-A/2015](#), de 27 de março.

fixados⁴⁶. De assinalar que esta comparticipação passou a ser diretamente paga aos passageiros, em vez de o ser às companhias aéreas, como sucedia até então.

54 Num contexto em que a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., já se confrontava com uma situação de grave desequilíbrio operacional, a entrada de operadores *low-cost*⁴⁷ em algumas das rotas historicamente rentáveis, nomeadamente na rota entre Ponta Delgada e Lisboa, veio acentuar os riscos de insustentabilidade do respetivo modelo de negócio, dada a expectável erosão das receitas decorrente deste novo ambiente concorrencial, a que acresce a pressão exercida por uma estrutura de custos que ao longo dos anos se tem revelado pouco flexível.

55 Estes riscos foram significativamente ampliados com a decisão do acionista único de impor à Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., a partir de março de 2015, a exploração de rotas estruturalmente deficitárias sem a devida compensação financeira⁴⁸ – estão em causa as rotas sujeitas a obrigações de serviço público que asseguram as ligações entre Lisboa e as *gateways* da Horta, Santa Maria e Pico e entre Ponta Delgada e o Funchal.

56 Em resultado desta decisão, cujo racional não se alcança, entre 2015 e 2019 o Grupo SATA acumulou prejuízos de 40,7 milhões de euros com a exploração daquelas rotas.

57 No entanto, a liberalização parcial do espaço aéreo dos Açores, que se traduziu num acréscimo significativo do número de passageiros desembarcados na Região, também estimulou o tráfego interilhas⁴⁹, gerando assim a oportunidade de a Sata Air Açores, S.A., melhorar a sua eficiência operacional.

12.4. Ausência de orientações estratégicas específicas

58 Através da [Resolução do Conselho do Governo n.º 117/2017](#), de 27 de outubro, o Governo Regional aprovou um conjunto de orientações estratégicas de gestão globais, aplicáveis à generalidade das empresas públicas regionais, elencou os pressupostos a observar pelas respetivas tutelas financeira e sectorial na definição das orientações estratégicas

⁴⁶ O custo final por passageiro nunca poderá exceder, por viagem de ida e volta: 134 euros e 99 euros, respetivamente para residentes e estudantes, nas ligações entre os Açores e o Continente; 119 euros e 89 euros, respetivamente para residentes e estudantes, nas ligações entre os Açores e a Madeira.

⁴⁷ A Ryanair, que em 2015 começou por operar as rotas entre o Continente (Lisboa e Porto) e Ponta Delgada, expandindo posteriormente a sua operação à ilha Terceira (em dezembro de 2016), e a Easyjet, que assegurou ligações entre Lisboa e Ponta Delgada até outubro de 2017, data em que decidiu descontinuar a rota e abandonar os Açores.

⁴⁸ Sobre o assunto, cf. relatório final da Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA, constituída nos termos do [Despacho n.º 230/2015](#), de 28 de janeiro, da Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (doc. 03.20.18, ponto 7.3., pp. 172 e 173).

⁴⁹ Em 2019, desembarcaram na Região em voos territoriais (provenientes do Continente ou da Região Autónoma da Madeira) 815 653 passageiros, traduzindo um acréscimo de 143% face a 2014 (335 695 passageiros). O tráfego interilhas também sofreu um impulso significativo, com o número de passageiros desembarcados em 2019 (709 931) a refletir um aumento de 60% comparativamente a 2014 (443 505 passageiros) – cf. [SREA](#) – «Transportes Aéreos – Passageiros, Carga, Correio e Voos, por Ilha e Mês».

específicas para cada empresa⁵⁰ – a concretizar mediante resolução – determinando, ainda, a celebração de contratos de gestão com os gestores públicos.

- 59 Apesar disso, verificou-se que até ao final de 2019 não tinham sido definidas orientações estratégicas de gestão específicas para as empresas do Grupo SATA. Consequentemente, também não foram celebrados contratos de gestão com as respetivas equipas de gestores públicos, que assim atuaram sem que lhes tivessem sido fixadas orientações de gestão, metas quantificadas ou parâmetros de eficiência da gestão^{51/52/53}.

12.5. Inobservância do prazo de pagamento das indemnizações compensatórias

- 60 De um modo geral, registaram-se atrasos significativos no pagamento 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, circunstância que determinou um aumento das necessidades de financiamento e o conseqüente recurso a dívida financeira para as suprir⁵⁴.

13. Envolventes internas

13.1. Funcionamento dos órgãos sociais

- 61 A dificuldade na obtenção de evidências formais de suporte a decisões estratégicas e operacionais tomadas no período abrangido pela ação é reveladora do elevado grau de informalidade que continuou a caracterizar o funcionamento dos órgãos sociais das empresas do Grupo SATA, circunstância inadmissível num contexto de gestão de dinheiros públicos⁵⁵.
- 62 Cite-se, a título de exemplo, o Plano de Negócios 2015/2020⁵⁶, documento definidor da estratégia de atuação das empresas do Grupo SATA para aquele período, cuja versão final, datada de novembro de 2014, foi neste mesmo mês apresentada presencialmente ao acionista e posteriormente aprovada por deliberação do conselho de administração da Sata

⁵⁰ Dando cumprimento ao disposto no artigo 13.º, n.º 2, alíneas a) e b), do Regime Jurídico do Setor Público Empresarial da Região Autónoma dos Açores (aprovado pelo [Decreto Legislativo Regional n.º 7/2008/A](#), de 24 de março, alterado e republicado pelos Decretos Legislativos Regionais n.ºs [17/2009/A](#), de 14 de outubro, e [7/2011/A](#), de 8 de abril).

⁵¹ Doc. 01.02.02.

⁵² Contrariamente ao que estipula a alínea b) do n.º 2 do artigo 13.º do RJSPER, conjugado com os 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).

⁵³ Para detalhe sobre a matéria, cf. pontos 9. e 10.

⁵⁴ A matéria relacionada com a concessão de serviços aéreos entre as ilhas dos Açores consta do ponto 17.

⁵⁵ Aspeto já assinalado no âmbito da auditoria anteriormente realizada ao Grupo SATA, abrangendo os exercícios de 2009 a 2013 (cf. volume I, ponto 11.1.1. do [Relatório n.º 1/2016-FS/SRATC](#), aprovado em sessão de 21-01-2016).

⁵⁶ Documento que foi elaborado pela consultora externa PwC – Pricewaterhousecoopers & Associados.

– Sociedade de Transportes Aéreos, S.G.P.S., S.A., de 17-12-2014⁵⁷, sem que tal decisão tenha sido aprovada pela assembleia geral da sociedade⁵⁸.

63 Nestas circunstâncias, opções estratégicas relevantes, nomeadamente a renovação da frota da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., não foram formalmente definidas pelo acionista único em tempo oportuno.

64 Por outro lado, não existiam evidências de algumas decisões importantes relacionadas com as atividades operacionais das empresas terem sido tomadas pelos respetivos conselhos de administração, dada a ausência de referências nesse sentido nas atas das reuniões realizadas no período em apreciação, não obstante nos termos da lei e dos estatutos das empresas do Grupo SATA as deliberações dos respetivos órgãos de gestão deverem constar sempre de ata⁵⁹.

65 Estão em causa opções ao nível da gestão do *pricing* e das rotas operadas pela Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., ou do reforço da operação da Sata Air Açores, S.A., no interior da Região Autónoma dos Açores, sem a adequada compensação financeira pelo acréscimo dos custos incorridos.

66 Em sede de contraditório, sobre o funcionamento dos órgãos sociais das empresas do Grupo, as empresas do Grupo SATA informaram que desde 2019 as formalidades legais foram continuamente reforçadas, nos seguintes termos:

(...) foi, ao longo do período em análise, sendo melhorada, visto as deficiências encontradas em 2013, 2014 e 2015 já não são as mesmas que em 2019, onde a preocupação com as formalidades legais foram reforçadas, nomeadamente pela criação da figura societária da Secretária Geral. Por conta disso, os processos de convocatória de Assembleias Gerais (quando não universais), Conselho Fiscal, a elaboração de atas e respetivos documentos de suporte, está, desde final do período em referência, assegurado. E a sua robustez tem sido continuamente trabalhada, nomeadamente pelo aumento de instrumentos ao serviço do processo deliberativo, e da definição de procedimentos conducentes ao referido processo, que salvaguardam a integridade do mesmo.

⁵⁷ Doc. 03.02.07.

⁵⁸ De acordo com informação prestada pelo então presidente do conselho de administração da Sata – Sociedade de Transportes Aéreos, SGPS, S.A., no âmbito do procedimento de acompanhamento das recomendações formuladas no Relatório n.º 1/2016 – FS/SRATC, de 21-01-2016, «(...) a aprovação do Plano Estratégico 2015-2020 não foi sujeita a deliberação pela Assembleia Geral (...). No entanto, aproveitamos para acrescentar que o Business Plan 2015-2020 foi apresentado e aprovado em reunião ocorrida a 13 de novembro de 2014, o qual mereceu o aval do Acionista, Região Autónoma dos Açores.» (doc. 01.03.03).

⁵⁹ Cf. artigo 37.º do Código Comercial, bem como n.º 3 do artigo 14.º dos estatutos da Sata Air Açores, S.A., e n.º 3 do artigo 14.º dos estatutos da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. (doc.ºs 03.01.01 e 03.01.02, respetivamente).

13.2. Renovação da frota da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

13.2.1. A opção inicial pelo Airbus A330-200

67 Antecedendo a aprovação do Plano de Negócios 2015/2020, cuja versão final data de novembro de 2014, os responsáveis do Grupo SATA⁶⁰ solicitaram a duas entidades de referência no sector – a Aviado Partners e a Lufthansa Consulting – a elaboração de estudos⁶¹ tendentes à definição da frota que melhor se adequasse à rede operada pela Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., atenta a necessidade de se proceder à substituição das quatro aeronaves Airbus A310-300⁶².

68 O primeiro estudo, da autoria da Aviado Partners⁶³, recomendava a transição para uma frota exclusivamente constituída por aeronaves *narrow-body*⁶⁴, sem no entanto indicar um modelo específico ou fabricante.

69 Em linha com esta solução, a Lufthansa Consulting pronunciou-se no sentido de a frota Airbus A310-300 ser substituída por aeronaves Airbus A321-200 (*narrow-body*) equipadas com dois tanques adicionais de combustível, por forma a dotá-las de um raio de ação compatível com a operação para a América do Norte⁶⁵.

70 Porém, contrariando os resultados daqueles estudos – relativamente aos quais as atas das reuniões dos órgãos sociais da empresa eram omissas – o Plano de Negócios 2015/2020 previa que a renovação da frota dos A310-300 fosse concretizada com recurso à locação de dois Airbus A330-200 (*wide-body*), dispendo de uma capacidade significativamente superior à das aeronaves substituídas.

71 A opção por estas aeronaves em detrimento de outras alternativas, nomeadamente do Airbus A321-200, foi justificada com as limitações deste equipamento para operar as rotas da América do Norte e com o facto de, à data, nenhuma companhia aérea utilizar aquele modelo de aeronave em ligações transatlânticas⁶⁶.

72 Dado que uma decisão desta relevância não poderia bastar-se com referências e considerações de carácter genérico sobre pretensas limitações de determinados equipamentos, questionou-se a entidade acerca da existência de eventuais estudos mais aprofundados de suporte à opção tomada.

⁶⁰ Então presidido por António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes, de acordo com informação prestada pela entidade auditada, através de correio eletrónico de 15-09-2022 (doc. 03.20.09).

⁶¹ Pela realização destes estudos a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., despendeu a quantia de 181 617,50 euros, dos quais 63 254,00 euros com a Aviado Partners e 118 417,50 euros com a Lufthansa Consulting.

⁶² Sobre esta matéria, cf. ponto 24.

⁶³ Doc. 03.08.02, de 05-02-2014.

⁶⁴ *Narrow-bodys* são aeronaves com apenas um corredor central e até seis assentos por fila. Por sua vez, as aeronaves *Wide-body* dispõem de dois corredores, configuração que possibilita acomodar até 10 passageiros por fila (cf. publicação digital Simple Flying).

⁶⁵ Doc. 03.08.03, de 09-04-2014.

⁶⁶ Doc. 03.05.01, p. 25.

- 73 Foi então disponibilizado um documento, datado de 25-06-2015, que se presume constituir a súmula de um estudo realizado pela Mach, L.^{da}, em parceria com o Instituto Superior de Educação e Ciências, o qual concluiu ser «O A330-200 (...) a aeronave mais adequada ao enquadramento e perspectivas futuras da SATA»^{67/68}.
- 74 Aparentemente, foi com base numa versão preliminar do mencionado estudo⁶⁹ – não disponibilizada ao Tribunal – que o conselho de administração da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., por deliberação de 26-03-2015, decidiu escolher aquela aeronave para substituir a frota dos Airbus A310-300, condicionando, todavia, a eficácia da decisão a posterior autorização do acionista único – a Região Autónoma dos Açores.
- 75 A ausência de referências anteriores ao assunto nas atas das reuniões dos órgãos sociais da empresa sugere que, em dezembro de 2014, aquando da aprovação do Plano de Negócios 2015/2020, no âmbito do qual já era assumida a opção pelo Airbus A330-200, o órgão de gestão da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., ainda não estaria na posse de toda a informação que lhe permitisse sustentar tecnicamente tal decisão.
- 76 Todavia, a escolha daquele modelo de aeronave só viria a ser formalmente validada pelo acionista único em dezembro de 2015, com a aprovação, em sede de assembleia geral da sociedade, da minuta do contrato de locação operacional⁷⁰, embora em abril daquele ano já decorressem negociações com vista à locação de uma das aeronaves Airbus A330-200⁷¹.
- 77 E foi já com estas negociações em curso que aquele responsável, em junho de 2015, deu conhecimento formal aos restantes administradores da «(...) validação, por parte do acionista, do modelo A330-200 como o modelo de aeronave a substituir o A310-300, suportada no estudo técnico-operacional realizado pela [Mach, L.^{da}]»⁷².
- 78 Cabe assinalar que no contexto daquele estudo foram analisadas mais seis aeronaves⁷³, nomeadamente o Airbus A321-200, cuja exclusão foi justificada, no essencial, com as alegadas limitações deste equipamento para operar a rede de rotas da empresa –

⁶⁷ A Mach, L.^{da} é uma sociedade por quotas que opera sob a designação comercial [Mach Aviation Consultancy](#), dispondo do seguinte objeto social: consultadoria em aviação, projetos técnicos, estudos de impacto ambiental, formação, representações, mediação de negócios, estudos de mercado, projetos de arquitetura, urbanismo e design, apoio logístico à formação, operações de despacho de voo, conceção, utilização e fornecimento de sistemas informáticos de gestão de operadores aéreos, gestão imobiliária, incluindo arrendamento e alojamentos de curta duração, atividades de criação artística, comércio a retalho de artigos em segunda mão e restauração (cf. [Portal do Ministério da Justiça](#), introduzindo o número de pessoa coletiva 508907373).

De assinalar que foi esta empresa a faturar à Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., os honorários relativos à elaboração daquele estudo, no montante de 23 600 euros (doc. 03.20.09).

⁶⁸ Doc. 03.08.04, p. 30.

⁶⁹ Conclusão que se infere da leitura da ata referente à reunião do conselho de administração da Sata Internacional – Azores Airlines, de 26-03-2015 (doc. 03.02.09, pp. 6 a 8 do ficheiro), contendo a transcrição das principais conclusões do documento disponibilizado ao Tribunal, datado de 25-06-2015 (doc. 03.08.04), sem, todavia, identificar a autoria do mesmo.

⁷⁰ Cf. ata da reunião da assembleia geral da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., de 03-12-2015 (doc. 03.02.02, p. 41).

⁷¹ Cf. ata da reunião do conselho de administração da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., de 17-04-2015 (doc. 03.02.10, p. 4 do ficheiro).

⁷² Cf. ata da mencionada reunião do conselho de administração da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. (doc. 03.02.11).

⁷³ Dos fabricantes Boeing (quatro) e Airbus (duas).

argumento já anteriormente invocado no Plano de Negócios 2015/2020, de dezembro de 2014 – chegando-se agora ao ponto de considerar igualmente como motivo de exclusão o facto de a aeronave dispor apenas de um corredor central (*narrow-body*), por se entender que tal configuração «(...) penaliza o conforto e qualidade do serviço»⁷⁴.

79 Ainda a propósito da opção pelo Airbus A330-200, as declarações prestadas pelo então presidente do conselho de administração da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.⁷⁵, em sede de audição no âmbito dos trabalhos da Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA, transcritas no respetivo relatório final, datado de 28-12-2015, são elucidativas acerca de alguns dos pressupostos que fundamentaram aquela opção.

80 Com efeito, interpelado sobre «Quais os objetivos que se pretenderam alcançar com a política de investimentos, com aquisição e/ou leasing de aeronaves?»⁷⁶, aquele responsável alegou o seguinte⁷⁶:

Pretendeu-se acima de tudo eficiência, fiabilidade de despacho e níveis de conforto superiores, fatores este[s] essenciais para uma operação bem-sucedida num mercado concorrencial. Desde logo, porque vamos operar com menos aeronaves e com aeronaves mais eficientes. Como sabem, nós neste momento vínhamos desenvolvendo a nossa atividade com quatro aeronaves de longo curso. A nossa perspetiva é fazê-lo com duas aeronaves de longo curso, aeronaves maiores, com mais capacidade e mais eficientes. Isso permitirá ter um volume de receitas superior.

81 Todavia, não foi esta a opinião expressa pelas chefias de 1.ª linha contactadas no decurso dos trabalhos de campo, que, inclusivamente, manifestaram a sua discordância relativamente à argumentação expendida por aquele responsável, tendo alegado, em síntese, que a projetada redução da frota de longo curso, de quatro para duas aeronaves, ainda que dispondo de capacidade superior àquelas, introduziria, desde logo, limitações na conectividade da rede de operações da empresa, ao implicar a redução de frequências entre determinados destinos, nomeadamente para a América do Norte, circunstância suscetível de implicar a perda de tráfego nestas rotas, com a conseqüente redução da receita.

82 Em suma, na perspetiva daquelas chefias, o *trade-off* entre aumento de capacidade em detrimento do número de frequências teria, muito provavelmente, um impacto negativo ao nível da receita, contrariando, neste ponto, as declarações proferidas pelo mencionado responsável da empresa em sede de Comissão Parlamentar de Inquérito.

83 Os desenvolvimentos subsequentes relacionados com o processo de renovação da frota apontam no sentido de ter sido esta a perspetiva a prevalecer quando, em 2016, o novo conselho de administração tomou a decisão de reverter a opção inicial pelos Airbus A330-200.

84 Em resposta apresentada no âmbito do contraditório, Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves, que entre 12-05-2014 e 18-12-2015 exerceu formalmente as funções de

⁷⁴ Doc. 03.08.04, p. 9 do ficheiro.

⁷⁵ Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves.

⁷⁶ Doc. 03.20.18, p. 139.

presidente do conselho de administração da Sata Air Açores, S.A., da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., e da Sata Gestão de Aeródromos, S.A., veio contestar a factualidade descrita relacionada com a escolha do Airbus A330-200 para substituir os Airbus A310-300, alegando, em síntese, que:

- «(...) os estudos da Aviado Partners e da Lufthansa Consulting (...) foram devidamente analisados e tidos em consideração aquando da elaboração do Plano de Negócios 2015/2020 pelos quadros técnicos do Grupo Sata e pelos elementos da PWC afetos à elaboração desse plano (...) tal como foi tido em consideração o estudo da Mach Lda que se encontrava a ser elaborado ao mesmo tempo que o Plano de Negócios 2015/2020 e de uma forma conjugada com este»;
- foram aceites «(...) muitas das recomendações deles constantes, como, por exemplo, promover a pronta substituição dos Airbus A 310 (...) por aviões produzidos pela Airbus, tal como estava recomendado pelo estudo da Lufthansa (...)»;
- a opção pelo Airbus A321 implicava «(...) uma redução da capacidade de transporte de passageiros e de carga que era contrária aos objetivos definidos no Plano de Negócios 2015/2020 (...)», a que acresciam alegadas limitações operacionais «(...) mesmo com um ou dois tanques de combustível adicionais para poderem operar rotas mais longas, dado que isso implicava uma redução adicional do número de lugares e do espaço de carga disponíveis».

85 A argumentação aduzida não colhe, por contradição insanável de alguns dos fundamentos invocados.

86 Com efeito, não se alcança como é possível alegar que os estudos da Aviado Partners e da Lufthansa Consulting foram tidos em consideração e decidir em sentido precisamente contrário à solução preconizada por ambos relativamente à questão essencial que estava em causa – determinar o tipo de aeronave que melhor se adequava à operação da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., atenta a necessidade de substituir a envelhecida e pouco eficiente frota dos Airbus A310-300.

87 Por outro lado, a relevância que se pretende agora atribuir aos mencionados estudos da Aviado Partners e da Lufthansa Consulting não é compaginável com a completa ausência de referências aos mesmos nas atas das reuniões dos órgãos sociais da empresa realizadas no período em referência.

88 De igual modo, estranha-se que o Plano de Negócios 2015/2020 não faça qualquer menção ao estudo da Mach, L.^{da}, documento que, de acordo com as alegações do referido responsável, foi elaborado em articulação com aquele Plano. Aliás, a propósito da renovação da frota de longo curso da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., as únicas referências efetuadas no citado Plano dizem respeito a dois documentos elaborados pela fabricante Airbus, respetivamente em novembro de 2013 e setembro de 2014⁷⁷, os quais, todavia, não foram disponibilizados à equipa de auditoria.

⁷⁷ Cf. doc. 03.05.01, *slide* 25.

89 Idêntica circunstância se verificou relativamente a alguns dos documentos agora invocados em contraditório para sustentar a opção pelo Airbus A330-200.

90 Em causa está um alegado estudo de avaliação das aeronaves A321-200 Neo desenvolvido pela Airbus para o Lessor Aviation Capital Group, dando conta das limitações operacionais destas aeronaves para operar em rotas mais longas, «(...) mesmo com um ou dois tanques de combustíveis adicionais (...)» – solução que, todavia, seria adotada pela TAP para conferir maior raio de ação a algumas aeronaves da sua frota⁷⁸ – bem como um relatório das negociações encetadas para a renovação da frota, elaborado por técnicos do Grupo SATA em parceria com um consultor jurídico, «(...) que sufragaram integralmente a decisão [d]o Conselho de Administração da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. relativa à substituição das quatro aeronaves Airbus A 310 por dois aviões Airbus A330-200».

91 Na resposta dada em contraditório é igualmente referido que o Grupo SATA tem vindo a recorrer ao fretamento, em regime de ACMI, de aeronaves A330 para assegurar algumas rotas para o mercado da América do Norte, prática que, no entender de Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves, contraria «(...) as conclusões preliminares constantes do Relato no sentido da desadequação da decisão do Conselho de Administração a que o signatário presidiu relativamente ao que deveria ser a nova frota da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.».

92 De facto, tal prática tem vindo a ser adotada, mas circunscrita a um período bem delimitado do ano – a designada *peak season* (época alta) – janela temporal em que se regista um pico de tráfego gerado por aquelas rotas. Situação distinta seria a de assegurar a operação numa base anual com aquele equipamento, tal como estava projetado no Plano de Negócios 2015/2020, a qual, como demonstrado nos estudos da Aviado Partners e da Lufthansa Consulting⁷⁹, não era sustentável, facto comprovado pelos sucessivos e crescentes prejuízos registados no período em que o Airbus A330-200 se manteve em operação, como a seguir se evidencia.

13.2.2.A decisão de substituir o Airbus A330-200

93 Em 28-07-2016 (apenas quatro meses decorridos desde a entrada em operação do Airbus A330-200), a assembleia geral da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., deliberou aprovar a proposta de revisão do Plano de Negócios 2015/2020⁸⁰ apresentada pelo órgão de gestão da empresa, revertendo a estratégia anteriormente delineada para a renovação da frota, decisão que foi justificada nos seguintes termos⁸¹:

(...) assistiu-se a uma alteração na estratégia da TAP em relação ao Atlântico Norte e ao reforço do hub Lisboa, afetando diretamente a SATA nos mercados de Ponta Delgada e dos Estados Unidos da América, prevendo-se que venha a atingir, também, o mercado do Canadá. Nestas circunstâncias (...) a frota que melhor serve a rede prevista no Plano

⁷⁸ Sobre o assunto, cf. [Relatório Anual de 2017](#) da TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. (Consolidação), p. 30.

⁷⁹ Cf. doc. 03.08.02, pp. 16, 21, 28 e 29, e doc. 03.08.03, pp. 7 e 8.

⁸⁰ Revisão que esteve na génese do novo Plano de Negócios 2017/2022.

⁸¹ Doc.^{os} 03.02.03 e 03.02.04.A.

de Negócios 2015-2020, em termos de eficiência e de flexibilidade é a constituída por aeronaves da família A320, num total de quatro A321 NEO e de três A320, sendo a frota A310 e A330 gradualmente substituída (...).

- 94 Os argumentos invocados para justificar tal decisão indiciam deficiências ao nível do sistema de planeamento do Grupo SATA, pois deixam transparecer que na elaboração do Plano de Negócios 2015/2020, no âmbito do qual foi assumida a opção pelo Airbus A330-200, não foi devidamente ponderado o risco de um concorrente, no caso a TAP, intensificar a operação em algumas rotas/mercados historicamente explorados por ambas as companhias, o que não é admissível, dada a relevância estratégica da decisão em causa.
- 95 Por outro lado, o facto de a revisão do Plano de Negócios 2015/2020 se ter esgotado na decisão de reverter a opção inicial pelo Airbus A330-200 – mantendo-se, por conseguinte, os demais pressupostos subjacentes à sua elaboração⁸² – sugere que esta aeronave não demonstrou ser a mais adequada à rede de rotas explorada pela empresa nos mercados em que opera, opinião partilhada pelo anterior presidente do conselho de administração da empresa, Luís Manuel da Silva Rodrigues⁸³.
- 96 Com a opção a recair agora nos Airbus A321 Neo, a frota da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., passou a ser exclusivamente constituída por aeronaves *narrow-body*, o que na prática traduz a implementação da estratégia a este nível preconizada nos estudos elaborados em 2014 pelas entidades consultoras Aviado Partners e Lufthansa Consulting, aparentemente ignorados pelos então responsáveis da empresa, que decidiram em sentido contrário.

13.2.3. Impacto financeiro das opções gestionárias relacionadas com o A330-200

- 97 Apesar da decisão de substituir o Airbus A330-200 ter sido tomada em julho de 2016, a aeronave manteve-se em linha até 09-11-2018, data em que foi retirada de operação, após acumular perdas na ordem dos 16,2 milhões de euros.
- 98 O processo de *phase-out*⁸⁴ do Airbus A330-200 só viria a ficar concluído em junho de 2020, na sequência do acordo estabelecido para a cessação antecipada do respetivo contrato de

⁸² O que se infere dos relatórios de acompanhamento da execução do Plano de Negócios 2017/2022, relativos aos exercícios de 2017, 2018 e 2019, onde é recorrentemente referido que «(...) o Grupo SATA preparou, durante o segundo e terceiro trimestre de 2016 uma revisão ao seu plano de negócios, realizando para isso estudos multidisciplinares que originaram um novo plano operacional e consequentemente permitiram desenvolver o Plano de Negócios 2017/2022 (...), mantendo as decisões estratégicas anteriormente assumidas, nomeadamente sobre os mercados que o Grupo pretende servir: ligações entre os Açores, o Continente português, a América do Norte e os arquipélagos da Macaronésia» (sublinhado nosso) (doc.^{os} 03.05.02 a 03.05.04, p. 2).

⁸³ Opinião que aquele responsável expressou quando interpelado sobre o assunto, no decurso da reunião de encerramento dos trabalhos de campo desta auditoria.

⁸⁴ Processo em que a aeronave, após o final de operação, é sujeita a trabalhos de manutenção, de modo a assegurar que é entregue ao locador em perfeitas condições de navegabilidade.

locação, mediante o pagamento de uma indemnização ao locador no montante de 20,4 milhões de euros⁸⁵.

99 Em sede de contraditório, neste particular, a entidade auditada referiu que:

(...) *o phase-out da Aeronave A330 não foi antecipado para uma data mais próxima da sua saída de linha, visto que foram necessários longos meses para estudar possíveis cenários e equacionar várias possibilidades de saída da aeronave [e em virtude das] aeronaves NEO A321 [terem sido] objeto de locação operacional, condicionada a encomenda ao fabricante, pelo que alguma derrapagem nos timings de renovação da frota, nomeadamente na substituição dos Airbus A310, também se deveu a esta situação (...).*

100 Assim, entre novembro de 2018 e junho de 2020, ou seja, durante 19 dos cerca de 52 meses em que integrou a frota da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., o Airbus A330-200 permaneceu ocioso, situação que os responsáveis da empresa consideraram preferível à alternativa de manter a aeronave em operação, não obstante os encargos que continuaram a ser suportados com a sua locação, manutenção e posicionamento em diversos aeroportos, que naquele período totalizaram 5,6 milhões de euros.

Quadro 4 – Gastos e perdas geradas pelo Airbus A330-200

(em milhões de Euro)

Airbus A330-200	Período de operação				Período de imobilização			TOTAL
	2016	2017	2018	Subtotal	2019	2020	Subtotal	
1. Rendimentos operacionais	32,0	36,7	32,3	101,0	0,0	0,0	0,0	101,0
2. Custos operacionais	31,9	41,3	44,0	117,2	0,0	0,0	0,0	117,2
3. Margem total [(1) - (2)]	0,1	-4,5	-11,7	-16,2	0,0	0,0	0,0	-16,2
4. Rendas <i>leasing</i>	-	-	-	-	3,8	1,1	4,9	4,9
5. Reservas de manutenção	-	-	-	-	0,6	0,1	0,7	0,7
6. Custos dos voos de manutenção/Posicionamento	-	-	-	-	0,0	0,0	0,1	0,1
7. Indemnização pela cessação antecipada do contrato de <i>leasing</i>	-	-	-	-	0,0	20,4	20,4	20,4
8. Custos no período de imobilização [(4) + (5) + (6) + (7)]	-	-	-	-	4,4	21,6	26,0	26,0
9. Valor gerado para o Grupo Sata [(3) - (8)]	0,1	-4,5	-11,7	-16,2	-4,4	-21,6	-26,0	-42,2

Fonte: Grupo Sata - Ficheiros "Rendibilidade rotas - Acumulado a dezembro - Detalhe", referentes aos exercícios de 2016, 2017 e 2018 (doc. 03.08.06).

101 Estas decisões dos órgãos sociais da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., apontam no sentido de que a opção inicial pelo Airbus A330-200 foi uma decisão estratégica errada, em resultado da qual o Grupo Sata registou perdas na ordem dos 42,2 milhões de euros.

102 Na resposta apresentada em contraditório, Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves sustenta que «[e]sta asserção do Relato é totalmente incorreta, assenta em pressupostos errados e aponta para consequências que não são escoradas em nexos de causalidade adequados».

⁸⁵ Doc. 03.08.01, folha "Frota Sata".

103 Porém, a argumentação aduzida em contraditório não permite afastar o sentido das
conclusões extraídas pelo Tribunal com base nas evidências recolhidas.

104 Com efeito, não é líquido que a execução integral do Plano de Negócios 2015/2020 – no
âmbito da qual se projetava a substituição dos quatro Airbus A310-300 pelos dois A330-200
– permitiria inverter a insustentabilidade a que chegara o modelo de operação da empresa.

105 Desde logo, porque os estudos elaborados pela Aviado Partners e pela Lufthansa
Consulting demonstravam analiticamente que a operação de longo curso para América do
Norte não seria viável com recurso às aeronaves Airbus A330-200 numa base anual, mas
apenas numa janela temporal limitada a alguns meses do verão IATA, aspeto descurado
na versão do estudo da Mach, L.^{da}, disponibilizado ao Tribunal.

106 A informação proporcionada pela contabilidade analítica viria a confirmar as conclusões
daqueles estudos, tendo as perdas incorridas com aquela aeronave no período em que se
manteve em linha ascendido, em termos acumulados, a 16,2 milhões de euros.

107 Por outro lado, ficou por explicar de que modo a projetada redução da frota de longo curso
e consequente decréscimo do número de frequências para determinados destinos iria
potenciar o acréscimo do volume de faturação, dado que nestas circunstâncias
normalmente se registam perdas de tráfego, com a consequente pressão ao nível das
receitas.

108 Por último, cabe assinalar que a expansão da atividade registada em 2016, coincidente com
o início da operação do Airbus A330-200 no verão IATA daquele ano, apenas foi possível
em virtude da manutenção em linha de três aeronaves Airbus A310-300, contrariamente ao
previsto no Plano de Negócios 2015/2020 e não em resultado da execução deste, como se
pretende fazer crer na resposta dada em contraditório.

13.2.4. Decisões estratégicas

109 As decisões relacionadas com o processo de renovação da frota da Sata Internacional –
Azores Airlines, S.A., nomeadamente a opção inicial de substituir os quatro Airbus A310
por duas aeronaves Airbus A330-200 em regime de locação operacional, não se encontram
suficientemente explicitadas nas deliberações do conselho de administração da empresa.

110 Com efeito, não se descortinou qualquer referência em ata aos estudos elaborados naquele
contexto pelas entidades consultoras Aviado Partners e Lufthansa Consulting, em 2014,
cujas conclusões coincidiam no essencial, recomendando à empresa a opção por
aeronaves *narrow-body*, solução oposta à que viria a ser inicialmente adotada, que recaiu
na escolha de duas aeronaves *wide-body*, decisão alegadamente sustentada no estudo
realizado pela Mach, L.^{da}, em parceria com o Instituto Superior de Educação e Ciências.

111 Ainda no âmbito daquele processo, não foi possível aceder à documentação relativa ao processo negocial e deliberativo conducente à locação da aeronave Airbus A330-200, pelos motivos anteriormente referidos⁸⁶.

112 Por outro lado, não se encontram igualmente evidenciados nas deliberações do conselho de administração da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., os fundamentos que sustentaram a opção gestionária de suspender a operação do Airbus A330-200 nas condições em que a mesma se verificou e que se traduziram na imobilização da aeronave entre novembro de 2018 e junho de 2020, período em que continuou a integrar a frota da empresa e a gerar avultados encargos.

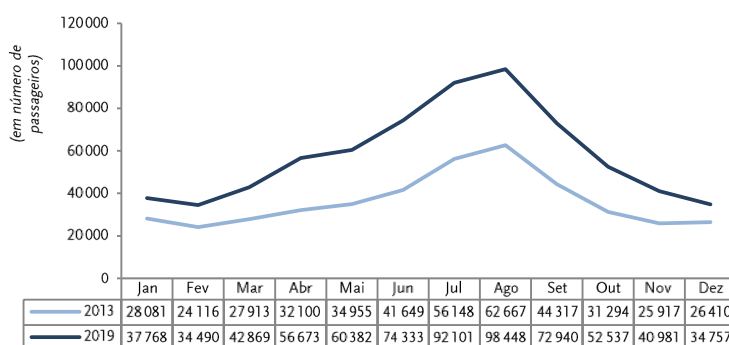
113 Circunstância idêntica se verifica no que diz respeito às decisões envolvendo a rede de operações da empresa, nomeadamente relacionadas com a abertura, manutenção e descontinuação de rotas⁸⁷.

13.3. Sazonalidade da operação

114 A atividade do transporte aéreo do Grupo SATA evidencia uma elevada sazonalidade, decorrente de uma procura essencialmente constituída por tráfego de natureza turística e étnica, neste caso maioritariamente proveniente da América do Norte.

115 Relativamente à Sata Air Açores, S.A., esta realidade encontra-se refletida na diferença de 185% do número de passageiros transportados entre os meses com maior e menor procura em 2019, respetivamente agosto e fevereiro (160% em 2013).

Gráfico 2 – Passageiros transportados por mês – Sata Air Açores, S.A



Fonte: Sata Air Açores, S.A.

116 O significativo acréscimo da procura observado naquele período (+60%), que se manifestou mais intensamente nos meses da designada *peak-season* (junho a setembro), acabou por acentuar a sazonalidade da operação.

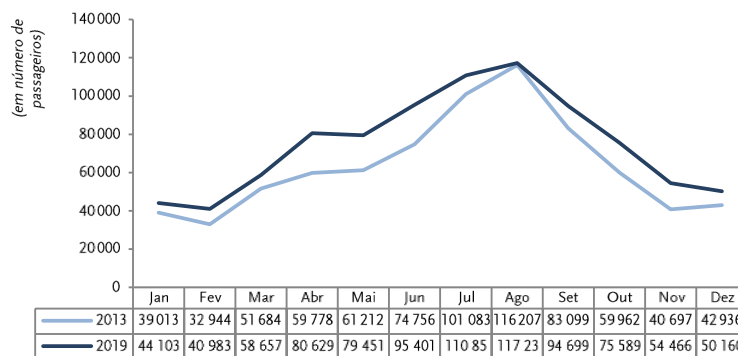
⁸⁶ Cf. § 10.

⁸⁷ Situação anteriormente constatada pelo Tribunal (sobre o assunto, cf. volume II do [Relatório n.º 01/2016 – FS/SRATC](#), de 26-01-2016, ponto 25.3.1., p. 49).

117 No que diz respeito à Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., a operação é igualmente caracterizada por uma forte componente sazonal, traduzida na diferença de 186% do número de passageiros transportados em agosto de 2019, comparativamente a fevereiro do mesmo ano (253% em 2013), meses em que se registaram os valores extremos das respetivas séries anuais.

118 A melhoria registada a este nível explica-se pelo facto de a evolução favorável da procura (+18%) se ter feito notar com particular incidência nos meses fora da *peak-season*.

Gráfico 3 – Passageiros transportados por mês – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



Fonte: Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

119 Esta pronunciada sazonalidade da operação aérea do Grupo SATA traduz-se numa menor utilização de ambas as frotas na época baixa, circunstância que dificulta a diluição dos custos fixos associados a estes ativos e, conseqüentemente, a sua rentabilização.

120 Assim, a busca de soluções que permitam reduzir os períodos de ociosidade das frotas na época baixa aparenta constituir um desígnio comum a ambas as empresas, se bem que no caso da Sata Air Açores, S.A., as condições impostas pelas obrigações de serviço público nas rotas concessionadas no interior da Região Ihe confirmam reduzido espaço de manobra a este nível.

121 Distinta é a situação da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., que a partir de março de 2015, na sequência da liberalização parcial do espaço aéreo dos Açores, passou a desenvolver o essencial da sua atividade em regime concorrencial, dispondo, desde então, de acrescidos graus de liberdade para ajustar a operação às flutuações cíclicas da procura.

122 Neste contexto, a intensificação da operação *charter* constitui uma das possíveis soluções para promover uma maior utilização da frota na época baixa.

123 Porém, no período em apreciação assistiu-se a uma acentuada redução da atividade *charter*⁸⁸, sem que tivessem sido adotadas medidas alternativas para combater os efeitos da sazonalidade, como sugere o facto de o número médio de *block-hours* por avião se ter mantido relativamente estável (entre 7 a 8 horas por dia), refletindo uma reduzida

⁸⁸ Evidenciada tanto pela redução do número de voos realizados (de 876 em 2013, para 28 em 2019; -97%), como pelo número de *block-hours* despendido nas rotas *charter* (de 2 944 horas em 2013, para 139 horas em 2019; -95%).

utilização da frota, por comparação com os valores de referência do sector (12 a 14 horas por dia)⁸⁹.

13.4. Gestão do *pricing*

124 O novo modelo de transporte aéreo de passageiros entre a Região, o Continente e o arquipélago da Madeira, em vigor desde março de 2015, procedeu à liberalização das tarifas aéreas, com exceção das aplicáveis a passageiros residentes e a estudantes nas rotas sujeitas a obrigações de serviço público⁹⁰, em que foram impostos limites máximos.

125 Deste modo, salvaguardando as referidas exceções, a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., passou a definir livremente a estrutura tarifária aplicável praticamente à generalidade da sua rede de operações.

126 No que concerne às rotas cujo acesso foi liberalizado⁹¹, verifica-se que a tarifa média exibiu uma evolução irregular no período em análise, registando acentuadas quedas em 2015, eventualmente em reação à entrada dos operadores *low-cost* no mercado, e em 2017, recuperando nos anos seguintes, acabando por atingir a sua expressão mais elevada em 2019 (+7,4% do que em 2013).

Gráfico 4 – Evolução da tarifa média – Açores Rotas liberalizadas

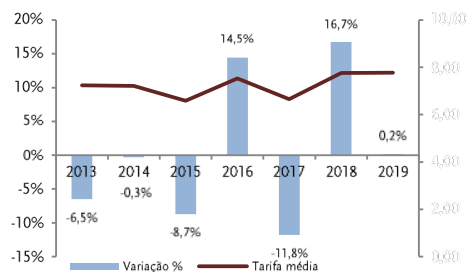
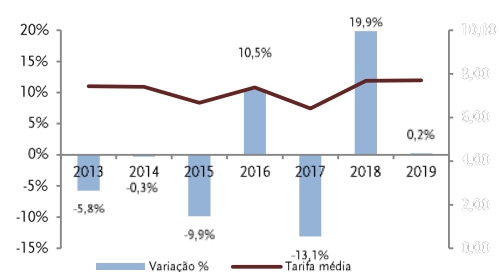


Gráfico 5 – Evolução da tarifa média – Açores Rota PDL/LIS/PDL



127 A erosão tarifária observada naqueles anos foi particularmente notória na rota que historicamente gerava mais valor para a empresa (Ponta Delgada/Lisboa/Ponta Delgada), embora a recuperação encetada em 2018 a tenha igualmente projetado para a sua expressão máxima no período em análise (+3,6% em 2019, comparativamente a 2013).

⁸⁹ Informação constante do Plano de Reestruturação do Grupo SATA 2021-2025.

⁹⁰ Ligações entre Lisboa e as *gateways* de Santa Maria, Pico e Horta e entre Ponta Delgada e o Funchal.

⁹¹ Ligações entre o Continente, Ponta Delgada e a Terceira.

Gráfico 6 – Evolução da tarifa média – Açores – Rotas OSP

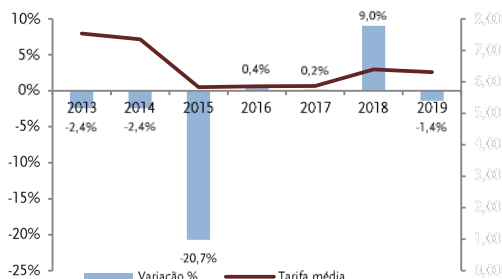
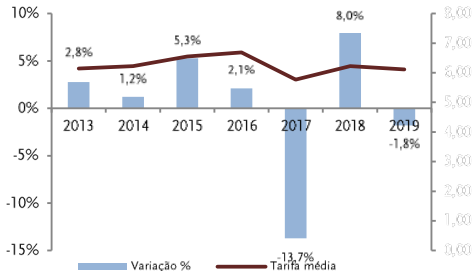


Gráfico 7 – Evolução da tarifa média – Europa



128 No que concerne às rotas sujeitas a obrigações de serviço público (OSP), em que a liberdade tarifária coexiste com a imposição de valores máximos nas circunstâncias assinaladas, observou-se uma substancial degradação da tarifa média (-16,3% em 2019, face a 2013), com a agravante de estas rotas estruturalmente deficitárias terem sido exploradas pela empresa sem a devida compensação financeira.

129 Já em relação às rotas para a Europa, aquela variável evoluiu favoravelmente até 2016, registando uma significativa queda em 2017, atingindo neste ano a sua expressão mínima no período em análise, acabando por se fixar, em 2019, num valor médio ligeiramente inferior ao praticado em 2013 (-0,5%).

130 Cabe assinalar que em março de 2017 a operadora *low-cost* Ryanair iniciou a operação de Frankfurt e de Londres para Ponta Delgada – precisamente duas das cinco rotas que o Grupo SATA ainda explorava naquele mercado – facto que poderá ajudar a explicar a referida opção gestonária.

131 Relativamente à operação para a América do Norte, a tarifa média evidenciou, igualmente, um comportamento irregular, mas tendencialmente decrescente.

Gráfico 8 – Evolução da tarifa média – EUA

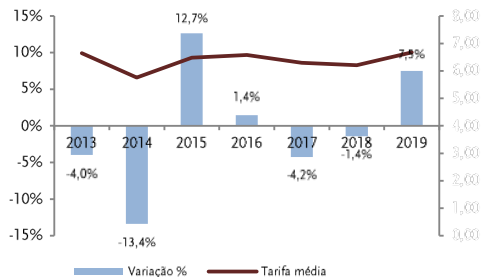
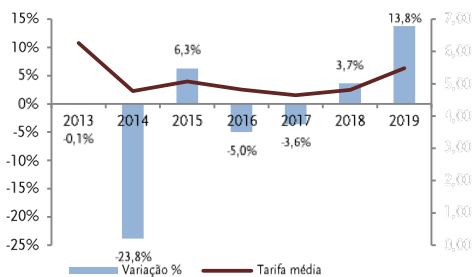


Gráfico 9 – Evolução da tarifa média – Canadá



132 A deterioração a este nível fez-se notar com maior intensidade nas rotas para o Canadá, pois apesar da recuperação encetada nos últimos dois anos, o valor praticado em 2019 era ainda assim inferior em cerca de 12,5% ao de 2013.

- 133 Quanto ao mercado dos Estados Unidos da América, a degradação foi menos acentuada, embora apenas em 2019 tenha recuperado para os valores médios de 2013 (+0,4%).
- 134 Em suma, no período em apreciação assistiu-se a uma tendência para a deterioração da tarifa média na Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., que é melhor percecionada quando se confrontam os valores praticados em 2019 face aos de 2013, com exceção das rotas entre os Açores e o Continente liberalizadas em março de 2015, em que as tarifas atingiram valores mais elevados precisamente em 2019.
- 135 No caso da Sata Air Açores, S.A., a margem de atuação a este nível é reduzida, dado que as obrigações de serviço público a que se encontram sujeitas as rotas concessionadas no interior da Região estabelecem, de entre outros aspetos, a estrutura tarifária e correspondentes limites máximos a aplicar.

Capítulo II Sata Air Açores, S.A.

14. Objeto

136 No período em análise, o objeto social da Sata Air Açores, S.A., não sofreu alterações, o
que se conclui pela consulta dos respetivos Estatutos⁹², permanecendo assim atuais as
referências sobre o assunto efetuadas no relatório da anterior auditoria realizada por este
Tribunal ao Grupo SATA, abrangendo os exercícios de 2009 a 2013, para onde se remete⁹³.

137 Como ali se assinalou, a empresa 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 Açores.

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

15. Órgãos Sociais

139 Face a 2013, a única alteração ocorrida neste âmbito diz respeito à fiscalização da
sociedade, função anteriormente assegurada por um fiscal único e que passou a sê-lo por
um conselho fiscal e um revisor oficial de contas ou sociedade de revisores oficiais de
contas que não podem integrar aquele órgão.

140 Os restantes órgãos sociais – assembleia geral e conselho de administração – mantêm a
respetiva composição⁹⁴.

16. Frota

141 A frota da Sata Air Açores, S.A., manteve-se estável no período em análise, sendo
constituída por dois *DASH Bombardier DH-200* (DH2), com capacidade para
37 passageiros, e por quatro *DASH Bombardier DH-400*, com 80 lugares disponíveis, com
idades médias de 24 e 11 anos, respetivamente.

⁹² Doc. 03.01.01.

⁹³ Cf. volume I do [Relatório n.º 1/2016-FS/SRATC](#), de 21-01-2016, ponto 7.1., p. 23.

⁹⁴ A mesa da assembleia geral é composta pelo presidente, vice-presidente e secretário. Por seu turno, o conselho de administração é constituído por três administradores executivos, sendo um deles presidente.

17. Concessão de serviços aéreos entre as ilhas dos Açores

17.1. Obrigações de serviço público

142 Os serviços aéreos regulares no interior dos Açores⁹⁵ encontram-se sujeitos a obrigações modificadas de serviço público impostas pelo Governo da Região Autónoma dos Açores⁹⁶.

143 As obrigações modificadas de serviço público: *i)* fixam padrões mínimos de frequência e de capacidade de lugares e de carga a oferecer, semanalmente; *ii)* determinam regras relativas aos encaminhamentos; *iii)* estabelecem a estrutura de preços dos bilhetes; e *iv)* dispõem sobre a categoria de aeronaves utilizadas, o tarifário para o transporte de carga, a continuidade e a pontualidade dos serviços, os horários, a comercialização dos voos, o serviço postal e a prestação de informação para a Plataforma de Gestão Integrada dos Transportes (PGIT).

17.2. Contratos celebrados

144 Entre 2013 e 2019, a exploração daqueles serviços foi da responsabilidade da Sata Air Açores, S.A., em regime de exclusividade, enquanto concessionária dos seguintes contratos:

Quadro 5 – Contratos de concessão – Sata Air Açores, S.A.

Concedente	Entidade representante da concedente	Procedimento pré-contratual	Data do contrato	Período da concessão		
				Data de início	Data de conclusão	Prazo
Região Autónoma dos Açores	Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos/Direção Regional dos Transportes	Concurso público internacional	07-09-2009	01-10-2009	30-09-2014	5 anos
	<i>Sem informação</i>	Ajuste direto	24-09-2014	01-10-2014	31-03-2015	6 meses
	<i>Sem informação</i>	Ajuste direto	25-03-2015	01-04-2015	30-09-2015	6 meses
	Direção Regional dos Transportes	Concurso público internacional	04-09-2015	01-10-2015	30-09-2020	5 anos

Fonte: Contratos de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, celebrados no período 2013-2019 (doc.ºs 03.13.01, 03.13.03, 03.13.05 e 03.13.07).

145 No período em apreciação, foram introduzidas alterações em dois dos contratos de concessão celebrados. O contrato celebrado em 07-09-2009 foi alterado em 13-05-2014,

⁹⁵ Nas rotas seguintes: 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; Horta/Flores/Horta; Horta/Corvo/Horta; e Flores/Corvo/Flores. Até 30-09-2014, incluía, também, a rota Terceira/Corvo/Terceira.

Em 2013, a Sata Air Açores, S.A., assegurou ainda os serviços aéreos regulares na rota Funchal/Porto Santo/Funchal, em regime de exclusividade, enquanto concessionária no âmbito de um contrato celebrado com o Estado em 30-12-2010 e que cessou em 31-12-2013. A execução deste contrato foi objeto de análise no âmbito do Relatório n.º 01/2016-FS/SRATC, de 21-01-2016 (cf. volume II, pontos 20.1., p. 8, e 38., pp. 93 a 100), matéria que não suscita, por isso, novos desenvolvimentos.

⁹⁶ Cf. Comunicação da Comissão n.º 2009/C 111/04, publicada no Jornal Oficial da União Europeia n.º C 111, de 15-05-2009, e, a partir de 01-10-2015, Comunicação da Comissão n.º 2015/C 98/06, publicada no Jornal Oficial da União Europeia n.º C 98, de 25-03-2015 (doc.ºs 03.06.02 e 03.06.09).

com efeitos retroativos a 31-12-2013, com o propósito de permitir à Região Autónoma dos Açores, enquanto concedente, reprogramar financeiramente a respetiva execução, adiando para 2015 e 2016 o pagamento das compensações financeiras relativas a seis trimestres, no 3.º, no 4.º e no 5.º ano da concessão⁹⁷.

146 O contrato celebrado em 04-09-2015 foi igualmente modificado, em 08-01-2018, passando a prever-se a possibilidade de a concedente efetuar adiantamentos por conta das prestações a realizar. A autorização para a realização de adiantamentos foi determinada por despacho do Vice-Presidente do Governo, Emprego e Competitividade Empresarial, de 08-01-2018⁹⁸.

147 No que respeita aos planos de exploração, por estação IATA⁹⁹, a Sata Air Açores, S.A., submete-os à concedente, para efeitos de aprovação, com a indicação das frequências, das capacidades e das faixas horárias, bem como da estrutura de preços e das condições de aplicação de todos os preços a praticar para passageiros e carga, discriminando a componente tarifária e as taxas¹⁰⁰.

17.3. Compensação financeira contratualizada

148 A prestação dos serviços realizados ao abrigo das obrigações de serviço público tem como contrapartida uma compensação financeira calculada com base nos défices de exploração registados pela Sata Air Açores, S.A., por ano de concessão, acrescidos de uma remuneração de capital¹⁰¹.

149 Por sua vez, a compensação financeira está sujeita a um limite máximo definido nos respetivos contratos. Assim, entre outubro de 2012 e setembro de 2020¹⁰², o montante máximo contratualizado pela Região Autónoma dos Açores com a Sata Air Açores, S.A., ascendeu a 206,3 milhões de euros, conforme Quadro 6, *infra*.

⁹⁷ Doc. 03.13.02, pp. 4 e ss. do ficheiro.

Para maior desenvolvimento sobre a matéria, cf. volume II do [Relatório n.º 1/2016 -FS/SRATC](#), de 21-01-2016, ponto 33.3., pp. 72 e 73.

⁹⁸ Doc. 03.13.08.

⁹⁹ São duas as estações IATA: 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.

¹⁰⁰ Cf. n.ºs 2 das cláusulas 19.ª do contrato de concessão outorgado em 07-09-2009 e do caderno de encargos relativo ao contrato de concessão outorgado em 04-09-2015 (doc.ºs 03.13.01 e 03.13.09).

¹⁰¹ Cf. cláusula 23.ª do contrato de concessão outorgado em 07-09-2009, cláusula 21.ª do caderno de encargos relativo ao contrato de concessão outorgado em 24-09-2014, cláusula 22.ª do caderno de encargos relativo ao contrato de concessão outorgado em 25-03-2015 e cláusula 25.ª do caderno de encargos relativo ao contrato de concessão outorgado em 04-09-2015 (doc.ºs 03.13.01, 03.13.04, 03.13.06 e 03.13.09).

¹⁰² Optou-se por alargar o âmbito temporal da presente análise a outubro de 2012 e a setembro de 2020, em consequência de os períodos anuais do contrato de concessão não corresponderem ao ano civil.

Quadro 6 – Compensação financeira contratualizada, por ano de concessão

(em Euro)

Âmbito temporal	Compensações financeiras contratualizadas (Valores máximos)		
	Défice de exploração (1)	Remuneração de capital (2)	Compensação financeira (3)=(1)+(2)
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
Outubro de 2014 a março de 2015	9 450 814	546 210	9 997 024
Abril de 2015 a setembro de 2015	14 319 467	680 386	14 999 854
Outubro de 2015 a setembro de 2016	28 003 194	1 177 332	29 180 526
Outubro de 2016 a setembro de 2017	26 733 504	1 151 473	27 884 977
Outubro de 2017 a setembro de 2018	25 367 158	1 122 835	26 489 993
Outubro de 2018 a setembro de 2019	24 896 121	1 114 505	26 010 625
Outubro de 2019 a setembro de 2020	24 328 798	1 103 637	25 432 435
Total	195 304 291	11 039 664	206 343 955

Fonte: Contratos de concessão referentes aos períodos de concessão de outubro de 2012 a setembro de 2020 (doc.ºs 03.10.01 a 03.10.09).

17.4. Relatórios de execução financeira

- 150 Para efeitos de certificação da compensação financeira a receber foi estabelecido que a Sata Air Açores, S.A., deveria remeter à Direção Regional dos Transportes¹⁰³ e à Direção Regional do Orçamento e Tesouro um relatório anual pormenorizado da execução da concessão¹⁰⁴ nos prazos de¹⁰⁵: *i)* 30 dias após o decurso de cada ano de concessão, no período compreendido entre outubro de 2012 e setembro de 2014¹⁰⁶; *ii)* 60 dias após o termo do 2.º trimestre de execução do contrato, no período compreendido entre abril de 2015 e setembro de 2015¹⁰⁷; e *iii)* 60 dias após o decurso de cada ano económico, no período compreendido entre outubro de 2015 e setembro de 2020¹⁰⁸.
- 151 Com exceção do período de concessão compreendido entre outubro de 2016 a setembro de 2017, a partir de outubro de 2015 a concessionária cumpriu os prazos contratualmente definidos para o envio dos relatórios de execução financeira à concedente¹⁰⁹.

¹⁰³ Atualmente, a missão e competências no domínio dos transportes aéreos estão cometidas à Direção Regional da Mobilidade, que se encontra na dependência da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (cf. artigo 15.º do [Decreto Regulamentar Regional n.º 6/2022/A](#), de 29 de abril, que aprovou a nova orgânica do XIII Governo Regional dos Açores, e artigo 36.º, n.ºs 1 e 2, do [Decreto Regulamentar Regional n.º 15/2022/A](#), de 5 de setembro, que aprovou a orgânica e o quadro de pessoal, dirigente, de chefia e de direção específica da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas).

¹⁰⁴ De assinalar que os relatórios anuais da execução da concessão não estavam datados nem assinados pelos membros do conselho de administração da Sata Air Açores, S.A.

¹⁰⁵ Não foi definido prazo para este efeito relativamente ao período de concessão compreendido entre outubro de 2014 e março de 2015.

¹⁰⁶ Cf. n.º 2 da cláusula 23.ª do contrato de concessão outorgado em 07-09-2009 (doc. 03.13.01).

¹⁰⁷ Cf. n.º 2 da cláusula 22.ª do caderno de encargos relativo ao contrato de concessão outorgado em 25-03-2015 (doc. 03.13.06).

¹⁰⁸ Cf. n.º 3 da cláusula 25.ª do caderno de encargos relativo ao contrato de concessão outorgado em 04-09-2015 (doc. 03.13.09).

¹⁰⁹ Para o efeito, cf. [Apêndice II](#).

17.5. Frequências nas rotas interilhas

152 Comparativamente aos planos de exploração aprovados por estação IATA, constata-se que, com exceção de 2017, as frequências realizadas excederam sempre as programadas, o que em termos globais se traduziu na realização de mais 1 463 frequências.

Quadro 7 – Frequências nas rotas interilhas dos Açores – Sata Air Açores, S.A.

Frequências		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Mínimas (Obrigações de serviço público)	(1)	5 080	5 080	5 241	5 795	5 844	5 844	5 839	38 723
Programadas	(2)	5 784	5 395	5 779	6 842	7 405	7 241	7 579	46 025
Realizadas	(3)	6 487	5 684	5 980	6 874	7 387	7 447	7 630	47 488
Programadas vs. Mínimas	(4)=(2)-(1)	704	315	538	1 047	1 561	1 397	1 740	7 302
Realizadas vs. Mínimas	(5)=(3)-(1)	1 407	604	739	1 079	1 543	1 603	1 791	8 765
Realizadas vs. Programadas	(6)=(3)-(2)	703	289	201	32	-18	206	51	1 463

Fonte: Grupo SATA.

153 Naquele período, a concessionária operou recorrentemente acima dos padrões mínimos de frequência¹¹⁰ fixados pelas obrigações de serviço público, tendo realizado mais 8 765 frequências (+22,6%) face aos serviços mínimos estabelecidos, circunstância indiciadora de que os pressupostos subjacentes à definição destes serviços não tinham aderência à realidade.

17.6. Cálculo

17.6.1. Défice de exploração

154 Entre outubro de 2012 e setembro de 2020, os défices de exploração¹¹¹ registados pela Sata Air Açores, S.A., ultrapassaram em 57,4 milhões de euros (+29,4%) a compensação financeira fixada em sede contratual¹¹², conforme evidenciado no Gráfico 10, *infra*.

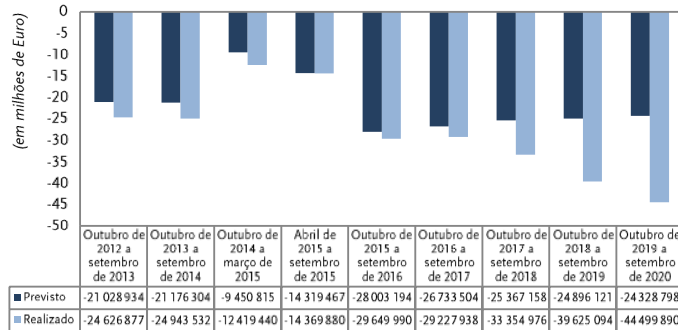
¹¹⁰ Na Sata Air Açores, S.A., uma frequência corresponde sempre a dois voos, enquanto que na Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., existem algumas rotas tripartidas, em que uma rotação implica três voos (doc. 01.02.11).

¹¹¹ O défice de exploração era determinado anualmente, *ex post*, em função dos custos e proveitos devidamente justificados e efetivamente incorridos na exploração do serviço, excluindo os custos financeiros. No período da concessão compreendido entre outubro de 2012 e setembro de 2014, também não relevavam para o cálculo do défice de exploração, os custos extraordinários (cf. alínea a) do n.º 2 da cláusula 23.ª do contrato de concessão outorgado em 07-09-2009, alínea a) do n.º 1 da cláusula 21.ª do caderno de encargos relativo ao contrato de concessão outorgado em 24-09-2014, alínea a) do n.º 1 da cláusula 22.ª do caderno de encargos relativo ao contrato de concessão outorgado em 25-03-2015 e n.º 2 da cláusula 25.ª do caderno de encargos relativo ao contrato de concessão outorgado em 04-09-2015) (doc.ºs 03.13.01, 03.13.04, 03.13.06 e 03.13.09).

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 que entrou em vigor a 01-01-2010 (Sistema de Normalização Contabilística). Por outro lado, este referencial contabilístico 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.

¹¹² Para detalhe sobre os desvios, cf. Apêndices III e IV.

Gráfico 10 – Défice de exploração – Valores previstos e realizados



Fonte: Relatórios de execução financeira elaborados pela Sata Air Açores, S.A. (doc.ºº 03.10.01 a 03.10.09).

155

No âmbito do contraditório, a entidade informou que:

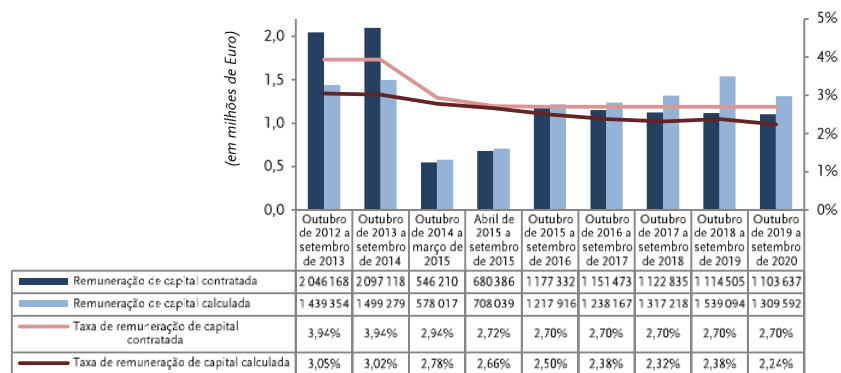
(...) no período após o de referência para efeitos de Auditoria, a posição da SATA quanto aos défices de exploração tem sido mais proativa, no sentido em que qualquer medida ou modificação unilateral que possa contender com os resultados de exploração no âmbito dos Contratos de Concessão têm sido tempestivamente reportados aos Concedente, (...) advertindo o Concedente para eventuais causas de desvios aos valores contratualizados e que podem dar lugar, inclusive, a pedidos de reequilíbrio financeiro.

17.6.2. Remuneração de capital

156

Relativamente a esta componente da compensação financeira¹¹³, a Sata Air Açores, S.A., apurou um montante de 10,8 milhões de euros, importância inferior em cerca de 200 mil de euros à verba contratualizada (11 milhões de euros).

Gráfico 11 – Remuneração de capital



Fonte: Anexo I dos relatórios de execução financeira elaborados pela Sata Air Açores, S.A. (doc.ºº 03.10.01 a 03.10.09).

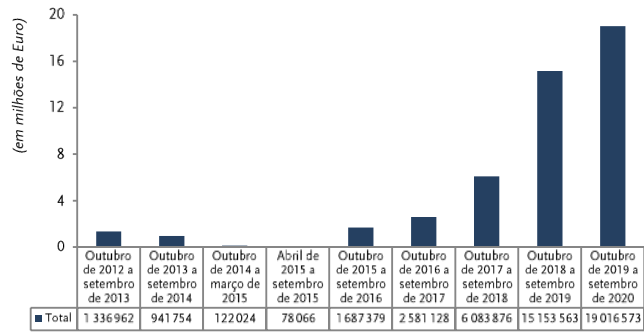
¹¹³ A remuneração de capital é obtida através da multiplicação dos custos de exploração por uma taxa de remuneração igual ao indexante da taxa *Euribor* a um ano arredondada à(s) milésimas, calculada segundo a média das taxas em vigor no último dia de cada mês do ano em causa, acrescida de 2,5 pontos percentuais (cf. alínea d) do n.º 2 da cláusula 23.ª do contrato de concessão outorgado em 07-09-2009; alínea d) do n.º 1 da cláusula 21.ª, do caderno de encargos relativo ao contrato de concessão outorgado em 24-09-2014; alínea d) do n.º 1 da cláusula 22.ª do caderno de encargos relativo ao contrato de concessão outorgado em 25-03-2015; e alínea d) do n.º 2 da cláusula 25.ª do caderno de encargos relativo ao contrato de concessão outorgado em 04-09-2015 (doc.ºº 03.13.01, 03.13.04, 03.13.06 e 03.13.09).

157 Os desvios apurados decorrem do facto de as taxas de remuneração de capital terem sido inferiores às projetadas¹¹⁴, pois com exceção do período da concessão que decorreu entre outubro de 2012 e setembro de 2014, os gastos de exploração excederam recorrentemente os valores contratualmente previstos.

17.6.3. Reposição do equilíbrio financeiro

158 A Sata Air Açores, S.A., solicitou a reposição do equilíbrio financeiro no âmbito dos diversos contratos que vigoraram no período de outubro de 2012 a setembro de 2020.

Gráfico 12 – Pedidos de reposição do equilíbrio financeiro



Fonte: Anexo I dos relatórios de execução financeira elaborados pela Sata Air Açores, S.A. (doc.ºs 03.10.01 a 03.10.09).

159 Os pedidos de reposição do equilíbrio financeiro solicitados pela Sata Air Açores, S.A., no montante global de 47 milhões de euros, visaram fazer face aos gastos adicionais incorridos com¹¹⁵:

- *jet-fuel*, pelo facto de, face ao valor apresentado na proposta, a variação registada no preço médio do combustível ter sido superior a 10% relativamente ao ano de celebração do contrato;
- realização de voos adicionais à rede proposta, solicitados pela então Secretaria Regional do Turismo e Transportes.

De acordo com os relatórios de execução financeira da concessão do serviço aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores, os motivos da realização de frequências para além do programado prendem-se, por um lado, com solicitações de voos adicionais por parte da então Secretaria Regional dos Transportes e Obras

¹¹⁴ As taxas de remuneração de capital encontravam-se indexadas à taxa *Euribor* a 12 meses, que entre 2012 e 2020 registou uma forte redução (as cotações apresentadas, a título meramente indicativo, reportam-se ao primeiro dia útil de cada ano):

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1,937%	0,543%	0,555%	0,323%	0,058%	-0,083%	-0,186%	-0,121%	-0,248%

Fonte: <https://www.euribor-rates.eu/pt/taxas-euribor-actuais/4/euribor-taxa-12-meses/>.

¹¹⁵ Cf. relatórios de execução financeira elaborados pela Sata Air Açores, S.A., referentes aos períodos de concessão de outubro de 2012 a setembro de 2020 (doc.ºs 03.10.01 a 03.10.09).

Públicas, e, por outro, com a utilização de uma aeronave adicional para fazer face ao aumento da procura na designada *peak-season*¹¹⁶.

À semelhança do ocorrido aquando da realização da anterior auditoria ao Grupo SATA¹¹⁷, não se encontraram evidências formais das solicitações efetuadas junto da empresa para a realização daqueles voos adicionais, nem dos processos de tomada de decisão conducentes à autorização por parte da administração ou das chefias de 1.ª linha;

- a afetação de mais aeronaves por um período superior a 60 dias;
- o transporte de passageiros encaminhados em número superior a 103 500, num ano, por percurso (“*one-way*”);
- a implementação do Centro de Formação Aeronáutica dos Açores em Santa Maria, por ter sido uma imposição da concedente.

17.7. Certificação pela concedente

160 De acordo com o estabelecido nos contratos de concessão, competia às direções regionais do Orçamento e Tesouro e dos Transportes¹¹⁸:

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

161 Até setembro de 2015, a análise da compensação financeira solicitada pela Sata Air Açores, S.A., para efeitos da respetiva certificação, era efetuada pela Direção Regional dos Transportes, cujo resultado constava de uma informação interna¹¹⁹.

162 A partir daquela data¹²⁰, a referida análise passou a ser realizada por uma entidade externa, a empresa Fundo de Maneio – Consultoria, Recursos Humanos e Investimentos, L.da, constando o respetivo resultado de um relatório que era remetido às referidas direções regionais¹²¹.

163 Em qualquer dos casos, a análise incidiu sobre as componentes que constituíam a compensação financeira, isto é, sobre o défice de exploração, a remuneração de capital e a

¹¹⁶ Circunstância que se verificou recorrentemente a partir de 2015, com a alocação de mais uma aeronave *DASH-Q400*.

¹¹⁷ Cf. volume II do [Relatório n.º 1/2016-FS/SRATC](#), de 21-01-2016, ponto 20.1., pp. 9 e 10.

¹¹⁸ Cf. n.º 3 da cláusula 22.ª e alínea e) do n.º 2 da cláusula 23.ª do contrato de concessão outorgado em 07-09-2009; n.º 2 da cláusula 19.ª e alínea e) do n.º 1 da cláusula 21.ª do caderno de encargos relativo ao contrato de concessão outorgado em 24-09-2014; n.º 2 da cláusula 20.ª e alínea e) do n.º 1 da cláusula 22.ª do caderno de encargos relativo ao contrato de concessão outorgado em 25-03-2015; n.º 3 da cláusula 24.ª e alínea e) do n.º 2 da cláusula 25.ª do caderno de encargos relativo ao contrato de concessão outorgado em 04-09-2015 (doc.ºs 03.13.01, 03.13.04, 03.13.06 e 03.13.09).

¹¹⁹ Doc.ºs 03.07.01 a 03.07.04 e doc. 03.07.10.

¹²⁰ No ano da concessão que decorreu entre outubro de 2015 e setembro de 2016, a análise do valor da compensação financeira a pagar pela concedente foi realizada pelos serviços da Direção Regional dos Transportes, conjuntamente com a empresa Fundo de Maneio – Consultoria, Recursos Humanos e Investimentos, L.da (doc.ºs 03.07.05 e 03.07.10).

¹²¹ Doc.ºs 03.07.05 a 03.07.09. De assinalar que os relatórios não se encontravam assinados, dando-se ainda o caso de o relatório relativo ao ano da concessão de outubro de 2016 a setembro de 2017 também não se encontrar datado.

reposição de equilíbrio financeiro, tendo por base os relatórios de execução apresentados pela concessionária relativos a cada ano da concessão, no período de outubro de 2012 a setembro de 2020.

164 Para o período em referência, a compensação financeira solicitada pela Sata Air Açores, S.A., totalizou 253,3 milhões de euros, tendo sido certificado, pela concedente, 254,4 milhões de euros, mais 1,1 milhões de euros do que o requerido pela concessionária, decorrentes de correções/recálculos em algumas das componentes que conferiam o direito à reposição do equilíbrio financeiro¹²².

Quadro 8 – Compensação financeira aceite pela concedente – outubro de 2012 a setembro de 2020

(em Euro)

Componente	Compensação financeira		
	Solicitado pela Sata Air Açores, S.A. (1)	Certificado pela Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos /Direção Regional dos Transportes (2)	Diferença entre o solicitado e o certificado (3)=(2)-(1)
Défice de exploração (1)	195 304 291	195 304 291	0
Remuneração de capital (2)	11 039 664	11 039 664	0
Compensação financeira (3)=(1)+(2)	206 343 955	206 343 955	0
Reequilíbrio financeiro (4)	47 001 325	48 069 934	1 068 609
Compensação financeira total (5)=(3)+(4)	253 345 281	254 413 890	1 068 609

Fonte: Ofícios da DROT e da DRT/DRTAM, informações à análise do valor da compensação financeira solicitada pela Sata Air Açores, S.A., elaboradas pelos serviços da DRT, e relatórios sobre a «Verificação do direito de reposição do equilíbrio financeiro no âmbito do contrato de concessão dos serviços de transporte aéreo regular no interior da Região 2015-2020», elaborados pela Fundo de Mancio, L.^{da} (doc.^{os} 03.07.01 a 03.07.27).

165 O total certificado pela concedente, em matéria de défice de exploração e de reposição do equilíbrio financeiro, foi inferior em 9,3 milhões de euros ao défice de exploração efetivo apresentado pela concessionária.

Quadro 9 – Margem de exploração – outubro de 2012 a setembro de 2020

(em Euro)

Componente	Valor
Défice de exploração efetivo calculado pela Sata Air Açores, S.A. (1)	252 717 616
Défice de exploração certificado pela Direção Regional dos Transportes/Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos (2)	195 304 291
Reposição do equilíbrio financeiro certificado pela Direção Regional dos Transportes/Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos (3)	48 069 934
Défice de exploração não compensado (4)=(1)-(2)-(3)	9 343 391
Remuneração de capital certificada pela Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos/Direção Regional dos Transportes (5)	11 039 664
Margem de exploração (6)=(5)-(4)	1 696 274

Fonte: Ofícios da DRT/DRTAM, informações à análise do valor da compensação financeira solicitada pela Sata Air Açores, S.A., elaboradas pelos serviços da DRT, e relatórios sobre a «Verificação do direito de reposição do equilíbrio financeiro no âmbito do contrato de

¹²² Cf. **Apêndice III**. No cômputo geral dos cálculos atinentes à reposição do equilíbrio financeiro foram consideradas correções a favor da concessionária no montante de 2,1 milhões de euros e a favor da concedente na importância de 1 milhão de euros. Nestas últimas, para além de recálculos, também foram verificadas situações em que os gastos foram considerados não imputáveis à concessão, nomeadamente, os gastos com a implementação do Centro de Formação Aeronáutica dos Açores e os gastos relativos à realização de voos adicionais à rede proposta solicitados pela então Secretaria Regional do Turismo e Transportes, não suportados em evidência documental suficiente e apropriada (doc.^{os} 03.07.01, 03.07.04, 03.07.05 e 03.07.08).

concessão dos serviços de transporte aéreo regular no interior da Região 2015-2020», elaborados pela Fundo de Manco, L.^{da} (doc.ºs 03.07.01 a 03.07.19).

- 166 Se se considerar o valor global da compensação financeira certificada, constata-se que a remuneração de capital, no montante de 11 milhões de euros, constituiu uma atenuante ao défice de exploração não compensado.
- 167 Caso as compensações financeiras tivessem sido apuradas com base nos dados reais da exploração apresentados pela concessionária, o seu montante ascenderia a 263,6 milhões de euros, importância superior em 57,2 milhões de euros relativamente ao total contratualmente estabelecido¹²³.
- 168 Considerando o total de compensações financeiras certificado pela concedente (254,4 milhões de euros)¹²⁴ comparativamente ao montante apurado com base nos dados reais da exploração apresentados pela concessionária (263,6 milhões de euros), verifica-se que a Sata Air Açores, S.A., assumiu sobrecustos incorridos com a concessão no valor de 9,2 milhões de euros¹²⁵.
- 169 Em contraditório, os responsáveis referiram que esta limitação do:
- (...) regime de Obrigações de Serviço Público que determina como limite o valor da proposta (...) – acrescida das restrições contratuais no que se refere à admissão de circunstâncias compensáveis a título de reequilíbrio financeiro – concorrem para que a Concessionária não seja ressarcida na totalidade do seu défice de exploração face ao contratualizado, acabando por ser suportado por aquela. (...) a Signatária tem procurado mitigar os défices de exploração por via dos pedidos de reequilíbrio financeiro, como ficou evidenciado nos últimos anos do período em consideração.
- 170 Verificaram-se, também, longos *hiatos* temporais decorridos entre a remessa do relatório de execução da concessão e a elaboração da informação com a respetiva análise¹²⁶. Com efeito, a certificação dos montantes de compensação financeira solicitados demorou entre 60 a 794 dias (de dois meses a cerca de dois anos e dois meses) após a remessa do correspondente relatório de execução pela concessionária.

¹²³ Cf. [Apêndice V.1](#).

¹²⁴ No que respeita ao procedimento sobre a validação do valor apurado de compensação financeira, verificaram-se as seguintes situações: *i*) três das quatro informações elaboradas pela então Direção Regional dos Transportes, contendo a análise da compensação financeira solicitada pela Sata Air Açores, S.A., relativa ao período da concessão de outubro de 2012 a setembro de 2015, não foram objeto de despacho do Secretário Regional da tutela, sendo que uma delas não tinha sequer colhido o parecer prévio do Diretor Regional dos Transportes; *ii*) o relatório de análise da compensação financeira solicitada pela concessionária relativa ao período de outubro 2016 a setembro de 2017, elaborado pela empresa Fundo de Maneio – Consultoria, Recursos Humanos e Investimentos, L.^{da}, não se encontrava datado; e *iii*) a partir do período de concessão iniciado em outubro de 2016, em que a análise daqueles pedidos passou a ser exclusivamente efetuada pela entidade externa, a Direção Regional dos Transportes deixou de exercer qualquer controlo a este nível, limitando-se a transmitir à concessionária o montante da compensação financeira validada, obtida a anuência prévia do Diretor Regional do Orçamento e Tesouro.

¹²⁵ Cf. [Apêndices V.1](#) e [V.2](#).

¹²⁶ Cf. [Apêndice VI](#).

17.8. Pagamento

171 Nos contratos de concessão celebrados entre o Governo da Região Autónoma dos Açores e a Sata Air Açores, S.A., foram estabelecidas as seguintes condições de pagamento das compensações financeiras¹²⁷:

- nos contratos com duração de cinco anos, o pagamento ocorreria após cada trimestre, no valor correspondente a $\frac{1}{4}$ do limite máximo da compensação financeira contratualizada para cada ano, sendo que o pagamento referente ao quarto e último trimestre da concessão só seria disponibilizado após o apuramento do montante exato da compensação devida, deduzido dos montantes já pagos¹²⁸;
- nos contratos com duração de seis meses, o pagamento ocorreria após o primeiro trimestre de execução do contrato, no valor correspondente a $\frac{1}{2}$ do limite máximo contratualizado, sendo que o pagamento referente ao segundo e último trimestre só seria disponibilizado após o apuramento do montante exato da compensação devida, deduzido dos montantes já pagos¹²⁹.

172 As transferências efetuadas pela concedente para a Sata Air Açores, S.A., através da Direção Regional do Orçamento e Tesouro, encontram-se evidenciadas no [Apêndice VII](#)¹³⁰.

173 Relativamente à regularização das compensações financeiras referentes aos 32 trimestres da concessão objeto de análise, constatou-se o seguinte:

- dois trimestres foram pagos antecipadamente¹³¹;
- cinco trimestres foram pagos em conformidade com as condições estabelecidas no contrato¹³²;
- 11 trimestres foram pagos de forma fracionada;
- três trimestres, cujo pagamento foi fracionado, verificaram-se *hiatos* de 1 202 dias a 1 520 dias na regularização da compensação financeira devida¹³³.

¹²⁷ De acordo com as demonstrações financeiras, as compensações financeiras, calculadas «(...) nos termos previstos e em resultado do concurso público ganho pela Empresa», foram contabilizadas nas rubricas “Outras contas a receber” e “Subsídios à exploração” (cf. notas relativas aos Ativos financeiros e aos Réditos). A partir do exercício de 2018, a estimativa dos valores a receber ainda não confirmados/validados pela concedente foram registados na rubrica “Outros acréscimos de proveitos”.

¹²⁸ Cf. n.º 3 da cláusula 23.ª do contrato de concessão outorgado em 07-09-2009 e n.º 4 da cláusula 25.ª do caderno de encargos relativo ao contrato de concessão outorgado em 04-09-2015 (doc.ºs 03.13.01 e 03.13.09).

¹²⁹ Cf. n.º 3 da cláusula 21.ª do caderno de encargos relativo ao contrato de concessão outorgado em 24-09-2014 e n.º 3 da cláusula 22.ª do caderno de encargos relativo ao contrato de concessão outorgado em 25-03-2015 (doc.ºs 03.13.04 e 03.13.06).

¹³⁰ A documentação disponibilizada pela entidade auditada relativamente ao período de concessão compreendido entre outubro de 2013 a setembro de 2020 não integrou, em parte: *i)* os comprovativos bancários respeitantes às transferências recebidas da concedente; e *ii)* os avisos de pagamento emitidos pela Direção Regional com competência em matéria de transportes, relativos à regularização das compensações financeiras.

¹³¹ Na sequência da alteração introduzida ao contrato celebrado em 04-09-2015.

¹³² Para efeitos da presente análise, consideraram-se os pagamentos que ocorreram até 30 dias após o final do trimestre.

¹³³ Não relevaram para este efeito os dias decorridos até ao pagamento das compensações financeiras referentes ao 2.º, 3.º e 4.º trimestres do 4.º ano da concessão (2012/2013) e do 1.º trimestre do 5.º ano da concessão (2013/2014), dada a

174 Com base nos elementos obtidos, apurou-se que no final de 2019 encontravam-se por regularizar compensações financeiras no montante de 51,7 milhões de euros, apesar de a concedente, a partir de outubro de 2015, ter passado a cumprir o prazo estabelecido para a remessa dos elementos de suporte ao cálculo e validação daquelas importâncias

175 Sobre o assunto, a Secretaria Regional do turismo, Mobilidade e Infraestruturas informou em contraditório que o cumprimento pontual dos contratos de concessão «(...) encontra-se a ser integralmente cumprid[o] pelo Governo Regional, mantendo-se a intenção de continuar a promover o seu cumprimento no futuro».

176 Por último, cabe referir que no âmbito temporal da presente ação (2013 a 2019), o Governo da Região Autónoma dos Açores apresentou três candidaturas ao Programa Operacional dos Açores 2014-2020 (PO Açores 2020), destinadas a comparticipar as despesas incorridas com as obrigações de serviço público do transporte aéreo interilhas.

177 As candidaturas apresentadas totalizaram 50,7 milhões de euros e as transferências FEDER ascenderam a 43,1 milhões, correspondendo a uma taxa de comparticipação de 85%¹³⁴.

18. Voos realizados, lugares disponibilizados e load factor

178 A liberalização parcial do espaço aéreo dos Açores, em março de 2015, induziu um aumento sem precedentes dos fluxos turísticos na Região, que naturalmente também contribuiu para gerar uma nova dinâmica no tráfego interilhas.

179 Com efeito, entre 2013 e 2019 assistiu-se a uma contínua expansão da procura, com o número de passageiros transportados a registar um acréscimo de 58,1% (+297,8 mil passageiros), evolução maioritariamente explicada pela forte dinâmica de crescimento registada a partir de 2015¹³⁵.

alteração contratual outorgada a 13-05-2014, que postecipou os correspondentes pagamentos para os anos de 2015 e de 2016.

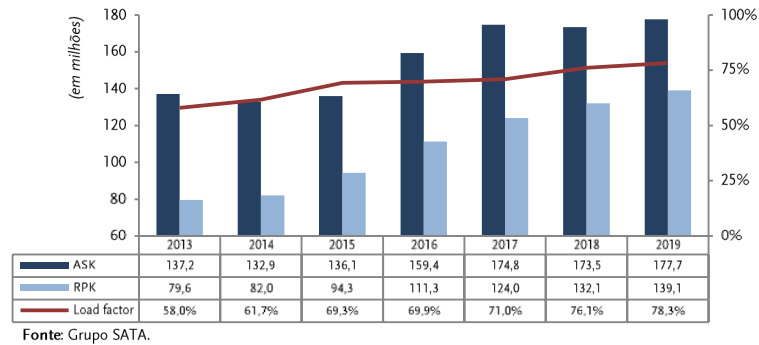
¹³⁴ As candidaturas apresentadas através da então Secretaria Regional do Turismo e Transportes e da Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos foram integradas no eixo prioritário 12 – «Alocação específica para a ultraperiferia» e no objetivo específico «Compensação de custos adicionais nas obrigações de serviço público nos transportes inter-ilhas», do Programa Operacional dos Açores 2020. As operações aprovadas, montantes elegíveis e comparticipação FEDER aprovadas e pagas constam do quadro seguinte:

Operação		Despesas elegíveis	Comparticipação FEDER		
Número	Nome		Valor Aprovado	%	Valor Pago
ACORES-12-6076-FEDER-000001	Compensação das despesas relacionadas com as obrigações de serviço público no transporte interilhas.	32 045 328,00	27 238 528,81	85%	27 238 528,81
ACORES-12-6076-FEDER-000002	Compensação das despesas relacionadas com as obrigações de serviço público no transporte aéreo e marítimo interilhas, referente ao período de 01-04-2016 a 31-12-2016.	14 536 943,00	12 356 401,56	85%	12 356 401,56
ACORES-12-6076-FEDER-000003	Compensação das despesas relacionadas com as obrigações de serviço público no transporte aéreo interilhas – 4.º ano de concessão do contrato 2015-2020.	4 117 647,06	3 500 000,00	85%	3 500 000,00

Fonte: Informação prestada pela Direção Regional do Planeamento e Fundos Estruturais e pela Secretaria Regional do Turismo, Mobilidades e Infraestruturas (doc.ºs 03.17.01 a 03.17.10).

¹³⁵ Cf. [Apêndice VIII](#).

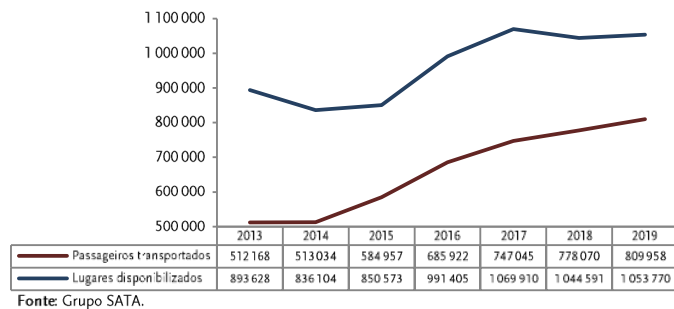
Gráfico 13 – Oferta (ASK), procura (RPK) e load factor – Sata Air Açores, S.A.



180

Para satisfazer aquele crescente volume de tráfego, a Sata Air Açores, S.A., ajustou a sua operação em conformidade, tendo reforçado em 17,9% (+160,1 mil) o número de lugares disponibilizados naquele período, acréscimo que foi suficiente para acomodar o aumento da procura, dados os reduzidos índices de ocupação (*load factor*) que historicamente caracterizavam a operação (apenas 58% em 2013).

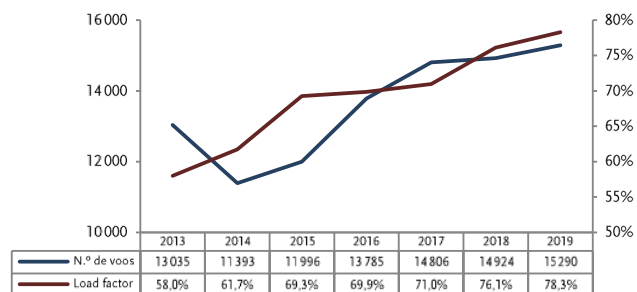
Gráfico 14 – Lugares disponibilizados vs. Passageiros transportados – Sata Air Açores, S.A.



181

Em consequência, não só os níveis de utilização da frota melhoraram substancialmente, facilitando a diluição dos custos fixos associados, como ainda se verificou uma assinalável evolução do *load factor*, com impacto ao nível da faturação, circunstâncias que proporcionaram à empresa um contexto favorável para a obtenção de ganhos de eficiência nas suas operações.

Gráfico 15 – Load factor vs. Número de voos – Sata Air Açores, S.A.



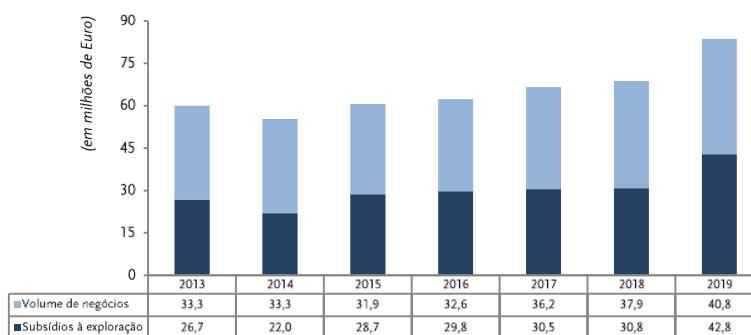
182 Face à evolução destes indicadores operacionais, a questão relativa a um eventual sobredimensionamento da frota deixou de se colocar¹³⁶, embora a elevada sazonalidade que continua a caracterizar a operação da empresa acabe por determinar algum nível de ociosidade destes ativos na designada época baixa.

19. Desempenho económico

19.1. Volume de negócios e subsídios à exploração

183 Após um período de relativa estabilidade, a partir de 2016 o volume de negócios da Sata Air Açores, S.A., iniciou um percurso de crescimento sustentado, atingindo 40,8 milhões de euros em 2019, mais 7,5 milhões de euros (+22,6%) do que em 2013, refletindo o impacto do novo modelo de transporte aéreo entre a Região e o exterior, que também estimulou o tráfego interilhas¹³⁷.

Gráfico 16 – Volume de negócios e subsídios à exploração – Sata Air Açores, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

184 Em linha com o significativo reforço da atividade operacional observado naquele período, assistiu-se, concomitantemente, ao acréscimo dos respetivos níveis de subsidiação, que atingiram a sua expressão mais elevada em 2019, tendo os subsídios à exploração ascendido a 42,8 milhões de euros – mais 16,1 milhões de euros (+60,2%) face a 2013 – convertendo-se mesmo na principal componente da estrutura de rendimentos da empresa.

185 Tal facto é explicado pela realização de um número de voos muito superior aos que resultariam do cumprimento das obrigações de serviço público estabelecidas para o

¹³⁶ Questão que se colocou com maior pertinência em 2014, na sequência do encerramento da base operacional que a empresa dispunha no Funchal e que constituía o alicerce da estratégia delineada para a expansão da sua atividade, a qual, por seu turno, sustentou a opção pelos *DASH Bombardier DH-200* e *DH-400* em detrimento de outras aeronaves aquando do processo de renovação da frota da Sata Air Açores, S.A., concretizado em 2009 e 2010. Para maiores desenvolvimentos sobre o assunto, cf. volume II do [Relatório n.º 1/2016 – FS/SRATC](#), de 21-01-2016, ponto 20.3., pp. 11 a 14.

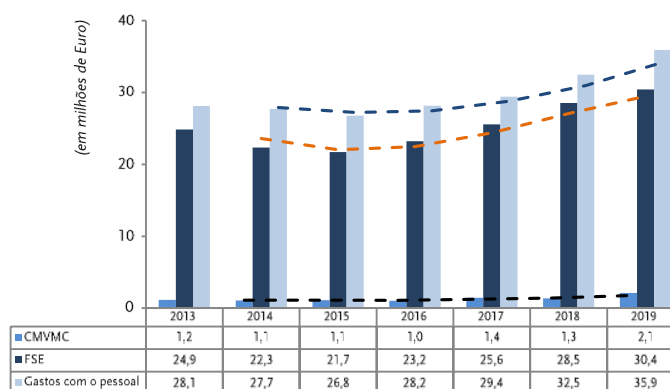
¹³⁷ De assinalar que para além dos rendimentos provenientes da “Exploração Aérea”, o volume de negócios inclui os rendimentos gerados pelos serviços de “Assistência a Aviões de Terceiros”, vertente de negócio que foi igualmente impulsionada pela liberalização parcial do espaço aéreo dos Açores, assim como pela sua crescente notoriedade como destino turístico, tal como refletem as estatísticas relativas ao tráfego aéreo registado nos aeroportos da Região no período em análise.

período da concessão que abrangeu aquele ano¹³⁸ – mais 3 432 voos – indiciando, uma vez mais, que os serviços mínimos fixados naquele âmbito não se coadunavam com a realidade.

19.2. Gastos da atividade operacional

186 Em termos genéricos, entre 2013 e 2019 os gastos relevantes da atividade operacional¹³⁹ acompanharam a evolução evidenciada pelo volume de negócios, tendo aumentado 14,3 milhões de euros (+26,4%).

Gráfico 17 – Gastos da atividade operacional – Sata Air Açores, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

187 Aquele agravamento foi maioritariamente determinado pelos gastos com o pessoal, que aumentaram 7,8 milhões de euros (+27,7%), representando 52,5% dos gastos operacionais relevantes incorridos em 2019.

188 Entre 2013 e 2019, com exceção do ano de 2015, assistiu-se a um crescimento contínuo da contratação de pessoal pela Sata Air Açores, S.A., que no final deste último ano contava com 750 trabalhadores, mais 112 (+17,6%) do que em 2013.

189 O progressivo acréscimo da atividade operacional a partir de 2015 aparenta ter estado na origem daquelas contratações, a maioria das quais abrangeu pessoal afeto ao *handling*¹⁴⁰ (87%; 97 trabalhadores), atividade que concentrava 64,7% dos recursos humanos da Sata

¹³⁸ Número de voos adicionais reportados ao 4.º ano da concessão, que abrangeu o período compreendido entre outubro de 2018 e setembro de 2019 (doc. 03.07.08, p. 22). Nestas circunstâncias, parte daqueles voos adicionais poderá eventualmente reportar-se ao último trimestre de 2018, do mesmo modo que aquela informação não contempla os voos realizados em idêntico trimestre de 2019.

¹³⁹ Consideraram-se neste contexto os gastos referentes às rubricas “Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas” (CMVMC), “Fornecimentos e serviços externos” (FSE) e “Gastos com o pessoal”.

¹⁴⁰ Serviços de assistência prestados em terra para apoio a aeronaves, passageiros, bagagem, carga e correio, área de negócios da empresa que foi impulsionada pela liberalização parcial do espaço aéreo, assim como pela crescente notoriedade do destino Açores. De facto, as estatísticas relativas ao tráfego aéreo registado nos aeroportos da Região Autónoma dos Açores revelam que, em 2019, o movimento de aviões (descolagens) aumentou 49% comparativamente a 2013, destacando-se neste contexto os voos territoriais com destino ao Continente ou à Região Autónoma da Madeira (+129%) e os voos interilhas (+38%). Cf. SREA, “Quadro 5 – N.º de aviões, passageiros, carga e correio, por tipo de voo”.

Air Açores, S.A., em 2019, gerando encargos anuais de 15,2 milhões de euros (31,4 mil euros por trabalhador¹⁴¹), correspondentes a 42,4% dos gastos com o pessoal incorridos neste exercício.

Quadro 10 – Recursos humanos – Sata Air Açores, S.A.

Grupo de pessoal	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Δ 13/19
Pessoal navegante	90	90	88	90	95	97	102	13,3%
Pessoal de terra	96	80	82	82	79	80	76	-20,8%
Manutenção de aeronaves	64	84	82	84	87	89	87	35,9%
Handling	388	406	396	444	451	474	485	25,0%
Total	638	660	648	700	712	740	750	17,6%

Fonte: Grupo SATA.

Quadro 11 – Gastos com o pessoal – Sata Air Açores, S.A.

(em milhões de Euro)

Grupo de pessoal	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Δ 13/19
Pessoal navegante	7,9	8,8	8,6	8,8	9,3	9,8	11,5	46,9%
Pessoal de terra	6,2	4,2	3,9	4,2	3,8	4,6	4,8	-21,0%
Manutenção de aeronaves	3,2	3,2	3,3	3,4	3,4	4,1	4,4	40,6%
Handling	10,8	11,4	11,0	11,8	12,9	13,9	15,2	42,1%
Total	28,1	27,7	26,8	28,2	29,4	32,5	35,9	29,3%

Fonte: Grupo SATA.

190 Assistiu-se, igualmente, ao reforço do pessoal navegante, com a contratação líquida de 12 efetivos. Globalmente considerados, estes profissionais representavam 13,6% dos trabalhadores da empresa, com encargos anuais de 11,5 milhões de euros (112,3 mil euros por trabalhador), o que corresponde a 31,9% dos gastos com o pessoal registados no exercício em causa.

191 O incremento da operação da Sata Air Açores, S.A., terá ainda suscitado a necessidade de reforçar o pessoal da manutenção, observando-se a contratação líquida de 23 trabalhadores para esta área, à qual se encontrava afeto 11,6% do efetivo da empresa, gerando encargos anuais de 4,4 milhões de euros (50,6 mil euros por trabalhador), correspondentes a 12,2% dos gastos com o pessoal em 2019.

192 Em sentido oposto, o pessoal de terra passou a contar com menos 20 trabalhadores e a representar 10,1% do efetivo ao serviço da empresa em 2019, tendo os respetivos encargos ascendido a 4,8 milhões de euros (63,7 mil euros por trabalhador), o que equivale a 13,5% do total de gastos desta natureza contabilizados naquele exercício.

193 Comparativamente a 2013, os gastos com o pessoal aumentaram 7,8 milhões de euros (+27,7%), atingindo 35,9 milhões de euros em 2019.

194 O impacto destes encargos na exploração da Sata Air Açores, S.A., no período compreendido entre 2013 e 2019, está evidenciado nos Gráficos 18 e 19, *infra*.

¹⁴¹ Encargo médio por trabalhador.

Gráfico 18 – Gastos com o pessoal vs. gastos operacionais – Sata Air Açores, S.A.

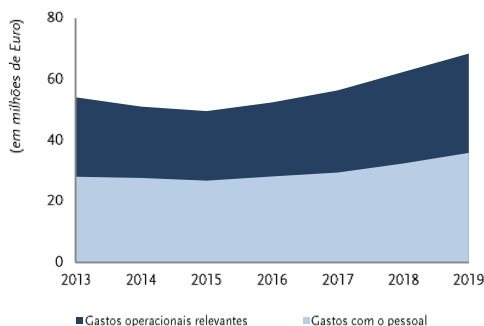
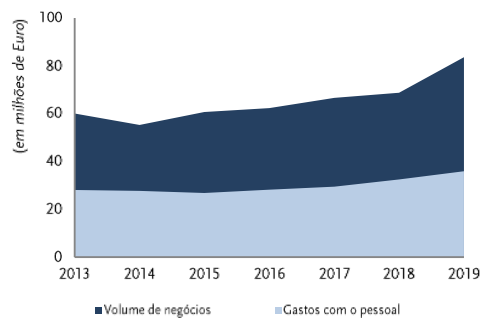


Gráfico 19 – Gastos com o pessoal vs. volume de negócios – Sata Air Açores, S.A.



Fonte: Processos de prestação de contas da Sata Air Açores, S.A.

- 195 Não obstante as opções gestionárias tomadas em matéria de recursos humanos, das quais resultou a contratação líquida de 112 trabalhadores, o peso dos gastos com o pessoal na estrutura dos gastos operacionais relevantes manteve-se relativamente estável (de 51,9% em 2013, para 52,5% em 2019).
- 196 Nestas circunstâncias, o significativo aumento dos níveis de atividade da empresa em 2019 foi determinante para a melhoria da sua eficiência operacional, traduzida na redução do peso daqueles gastos no respetivo volume de negócios¹⁴² (de 46,9% em 2013, para 43% em 2019), que se expandiu 14,9 milhões de euros (+21,6%) face a 2018.
- 197 Relativamente à componente dos fornecimentos e serviços externos, que evidenciou um padrão de comportamento idêntico, registou um acréscimo de 5,5 milhões de euros (+22,3% face a 2013), essencialmente devido aos encargos incorridos com o aluguer de motores para substituição temporária de reatores com necessidade de intervenção estrutural de manutenção (+5,3 milhões de euros).
- 198 Neste contexto, de assinalar que, os gastos com combustíveis e lubrificantes agravaram-se apenas 551 mil euros (+12,3% do que em 2013), não obstante o significativo acréscimo dos níveis de atividade operacional registados a partir de 2015, reflexo da evolução globalmente favorável da cotação do petróleo e seus derivados nos mercados internacionais.
- 199 Conjuntamente considerados, os gastos incorridos com o pessoal e com os fornecimentos e serviços externos em 2019, totalizando 66,3 milhões de euros, representaram cerca de 97% da estrutura dos gastos operacionais relevantes da Sata Air Açores, S.A., traduzindo um acréscimo de 13,3 milhões de euros (+25,2%) comparativamente a 2013.

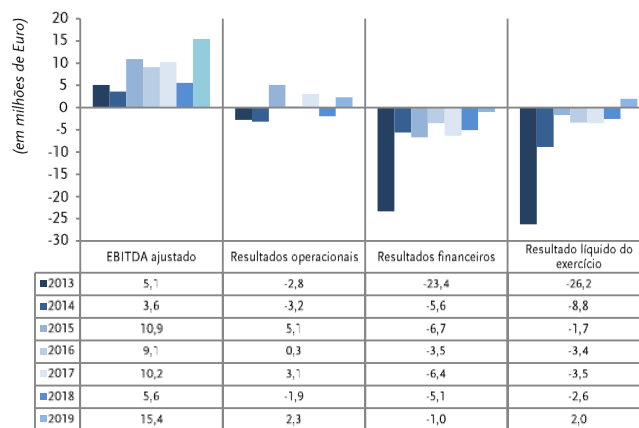
¹⁴² Para além das “Vendas e serviços prestados”, consideraram-se neste contexto os “Subsídios à exploração”, que têm subjacente o propósito de compensar a empresa pela prestação do serviço público de transporte aéreo regular interilhas em condições que a mesma, ou qualquer outro operador, não assumiria sem a adequada contrapartida financeira.

19.3. EBITDA ajustado e resultados

200 No período em análise a Sata Air Açores, S.A., beneficiou de uma conjuntura propícia à melhoria da sua eficiência operacional. Com efeito, a partir de 2015 observou-se um assinalável reforço das operações da empresa, estimulado pelo aumento do tráfego interilhas – ainda que marcadamente sazonal – permitindo melhorar os níveis de utilização da frota e, conseqüentemente, a rentabilização destes ativos, num contexto em que o preço dos combustíveis nos mercados internacionais exibiu uma trajetória tendencialmente decrescente.

201 Conseqüentemente, entre 2013 e 2019 a Sata Air Açores, S.A., revelou uma acrescida capacidade para gerar recursos através das suas operações, facto evidenciado pela evolução favorável do EBITDA, que atingiu 15,4 milhões de euros em 2019, sensivelmente o triplo dos meios libertos em 2013 (5,1 milhões de euros).

Gráfico 20 – EBITDA ajustado e resultados – Sata Air Açores, S.A.



Fonte: Grupo SATA. Nota – Não inclui perdas de subsidiárias.

202 A retração deste indicador em 2018 – registou uma queda de 4,6 milhões de euros face ao ano anterior – é explicada pelo agravamento dos gastos com o pessoal (+3,1 milhões de euros), em parte resultante da contratação de 28 trabalhadores, maioritariamente afetos ao *handling*, e do acréscimo dos gastos com fornecimentos e serviços externos (+2,9 milhões de euros), essencialmente decorrente do aluguer de motores.

203 Apesar da assinalável melhoria da performance operacional da empresa, os resultados líquidos foram recorrentemente negativos, consequência do agravamento da função financeira e da progressiva degradação das condições de financiamento¹⁴³.

204 Cabe ainda salientar que o resultado líquido positivo registado em 2019 (cerca de 2 milhões de euros) apenas foi alcançado porque neste ano a empresa debitou à sua subsidiária Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., juros no montante de 4,6 milhões de euros, a título de remuneração pelos empréstimos que lhe concedeu para fazer face a dificuldades

¹⁴³ Cf. ponto 20.2.

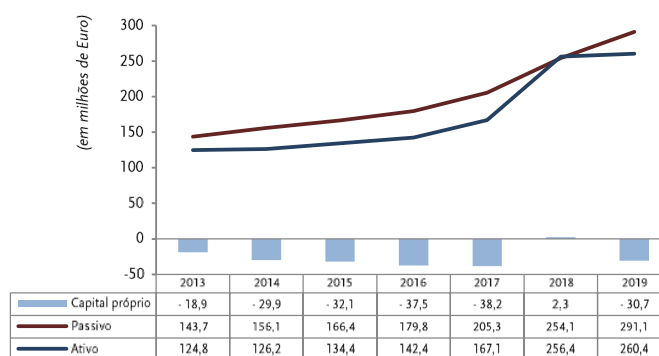
de tesouraria, a que acresce a importância de 4,3 milhões de euros relativa a juros de mora debitados à Região Autónoma dos Açores¹⁴⁴.

20. Posição financeira

20.1. Situação de falência técnica da Sata Air Açores, S.A.

205 A dimensão do prejuízo registado em 2013 (-26,2 milhões de euros) determinou a entrada em situação de falência técnica da Sata Air Açores, S.A., como o evidencia a expressão negativa assumida pelo capital próprio (-18,9 milhões de euros) no final daquele exercício¹⁴⁵.

Gráfico 21 – Ativo, passivo e capital próprio – Sata Air Açores, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

206 Os prejuízos acumulados nos exercícios subsequentes acentuaram a degradação da posição financeira da empresa, motivo pelo qual, em 2017 e 2018, o Governo Regional deliberou promover duas operações de aumento do seu capital social, totalizando 48,6 milhões de euros¹⁴⁶, cuja realização seria diferida até 2023¹⁴⁷.

207 De qualquer modo, a perspetivada injeção de capital acabaria por ser integralmente absorvida em 2019, com o registo da perda por imparidade total da participação detida na subsidiária Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. – que no final daquele ano apresentava capitais próprios negativos de 203,3 milhões de euros – e consequente retorno da Sata Air Açores, S.A., à situação de falência técnica¹⁴⁸.

¹⁴⁴ Cf. Relatório e Contas da Sata Air Açores, S.A., de 2019, p. 89 (doc. 03.09.03).

¹⁴⁵ Corresponde à importância em que o passivo excede o ativo da empresa.

¹⁴⁶ Cf. Resoluções do Conselho do Governo n.ºs [13/2017](#), de 21 de fevereiro, e [85/2018](#), de 18 de julho.

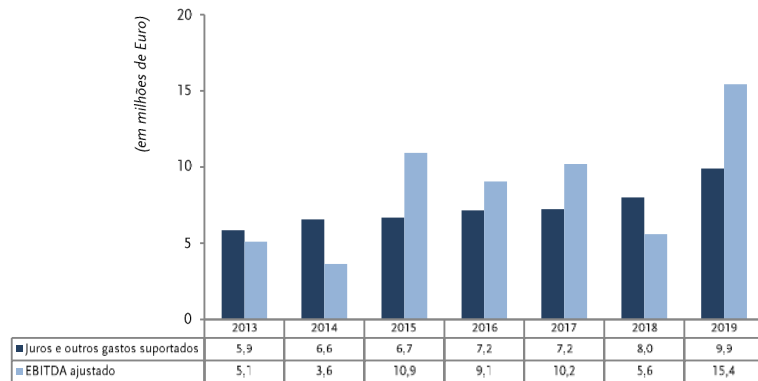
¹⁴⁷ No entanto, em 2021 a Sata Air Açores, S.A., procedeu à devolução das quantias já realizadas no âmbito daquelas operações, tendo ajustado o respetivo capital social em conformidade. Cf. Relatório e Contas da Sata Air Açores, S.A., de 2020, Nota 16 – Capital, p. 56 (doc. 03.09.10).

¹⁴⁸ O registo desta imparidade, na ordem dos 33,6 milhões de euros (quantia remanescente pela qual a referida participação se encontrava registada no ativo da empresa (investimentos financeiros)) teve como contrapartida a redução do capital próprio (via resultados acumulados), por idêntico montante. De assinalar que a decisão de proceder ao registo da perda total daquela participação foi tomada no decurso de 2020, levando à reexpressão da informação financeira referente ao exercício de 2019.

20.2. Endividamento e encargos da dívida

208 Não obstante a melhoria do desempenho operacional da Sata Air Açores, S.A., traduzida numa acrescida capacidade para libertar meios através das suas operações, parte substancial dos recursos – e, por vezes, a sua totalidade – acabaram por ser consumidos pelos encargos da dívida.

Gráfico 22 – Encargos da dívida vs. EBITDA ajustado – Sata Air Açores, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

209 Esta elevada pressão financeira sobre a exploração – aferida pelo peso dos encargos da dívida no EBITDA ajustado – consequência de uma estrutura financeira profundamente desequilibrada, implicou que a empresa tivesse de recorrer sistematicamente à contração de dívida para obter os recursos necessários à satisfação das suas responsabilidades correntes, circunstância que acentuou aqueles desequilíbrios.

210 Com efeito, naquele período assistiu-se à progressiva expansão do endividamento da Sata Air Açores, S.A., em particular da dívida financeira, que aumentou 123,7 milhões de euros (+100,7%), fixando-se em 246,4 milhões de euros no final de 2019¹⁴⁹.

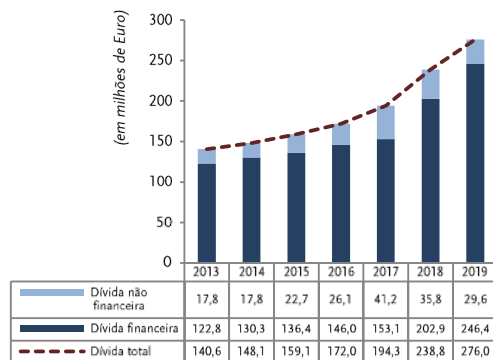
211 No entanto, uma parcela significativa destes recursos destinou-se a financiar a subsidiária Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., cujo desequilíbrio operacional se aprofundou significativamente gerando graves problemas de tesouraria¹⁵⁰.

¹⁴⁹ Dos quais 104,8 milhões de euros ao abrigo de 12 operações de crédito que beneficiaram de garantia real prestada pela empresa, concretizada através da cedência dos créditos detidos sobre a Região Autónoma dos Açores relativos, quer às indemnizações compensatórias que lhe eram devidas no âmbito dos contratos de concessão, quer às verbas respeitantes a futuros aumentos de capital que, à data, se previa que viessem a ser realizados (doc. 03.09.03, p. 79).

¹⁵⁰ Por opção gestonária, foi a Sata Air Açores, S.A., a recorrer aos mercados financeiros com vista à obtenção dos recursos destinados a suprir tais necessidades.

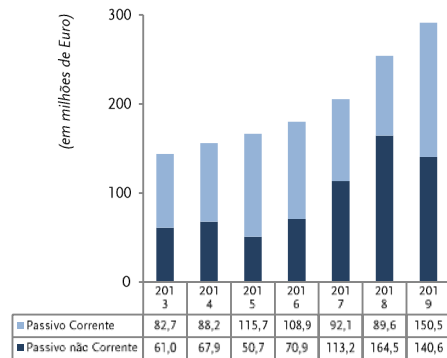
212 Assim, com o propósito de suprir as necessidades de liquidez daquela subsidiária, a Sata Air Açores, S.A., concedeu-lhe diversos empréstimos, cuja posição, reportada ao final de 2019, evidenciava responsabilidades no montante de 122,6 milhões de euros¹⁵¹, operações que venceram juros a taxas de mercado (4,6 milhões de euros no exercício em referência)¹⁵².

Gráfico 23 – Dívida total – Sata Air Açores, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

Gráfico 24 – Estrutura do endividamento – Sata Air Açores, S.A.



213 A contração de dívida financeira foi também impulsionada pelos atrasos registados na regularização das compensações financeiras devidas pela Região no âmbito dos contratos de concessão do serviço público de transporte aéreo interilhas, que no final daquele ano totalizavam 51,7 milhões de euros, dos quais 24,7 milhões de euros já tinham sido validados pela concedente¹⁵³.

214 Quanto à dívida não financeira¹⁵⁴ – que inclui os créditos de fornecedores – influiu nos dois últimos exercícios a tendência de crescimento contínuo que vinha a exhibir, acabando por se fixar em 29,6 milhões de euros no final de 2019, montante que ainda assim traduz um agravamento de 11,8 milhões de euros (+66,2%) face a 2013.

215 Considerando as restantes obrigações contingentes e diferimentos, verifica-se que no período em análise o passivo da empresa agravou-se cerca de 147,4 milhões de euros (+102,5%), atingindo 291,1 milhões de euros no final de 2019. Parte substancial destas responsabilidades (51,7%, correspondente a 150,5 milhões de euros) vencia-se até 12 meses

¹⁵¹ Já em anos anteriores, mais concretamente em 2014, 2017 e 2018, e com idêntica finalidade, a Sata Air Açores, S.A., tinha concedido empréstimos à sua subsidiária, cuja posição, reportada ao final daqueles exercícios, perfazia os montantes de 3,5, 26,7 e 79,6 milhões de euros, respetivamente.

¹⁵² Doc. 03.09.03., pp. 88, 89 e 91.

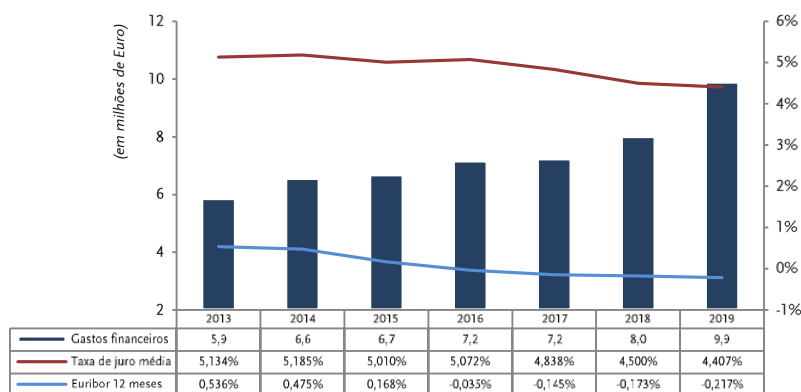
¹⁵³ Doc. 03.09.03., p. 76.

¹⁵⁴ Para este efeito, consideraram-se as componentes do passivo, excluindo “Provisões”, “Empréstimos obtidos”, “Passivos com obrigações contratuais”, “Passivos por impostos diferidos”, “Documentos pendentes de voo”, “Rendimentos diferidos”, “Adiantamentos de clientes”, “Acréscimos de gastos” e “Empresas do Grupo” (operações internas).

da data do balanço, facto elucidativo da dimensão crítica do desequilíbrio financeiro da Sata Air Açores, S.A., no exercício que antecedeu o eclodir da crise sanitária da COVID-19.

- 216 O elevado volume de dívida financeira contraída entre 2013 e 2019 (123,7 milhões de euros), implicou também um significativo agravamento dos correspondentes encargos, que neste último exercício ascenderam a 9,9 milhões de euros, mais 4 milhões de euros (+69,1%) comparativamente a 2013.

Gráfico 25 – Gastos financeiros e condições de financiamento – Sata Air Açores, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

- 217 Apesar de a taxa de juro implícita da dívida financeira da Sata Air Açores, S.A., ter evoluído favoravelmente a partir de 2017, o diferencial face à taxa de referência Euribor permaneceu elevado, não obstante o facto de a maioria das operações de crédito contraídas pela empresa naquele período ter beneficiado de garantia pessoal concedida pela Região Autónoma dos Açores.

20.3. Risco de liquidez

- 218 No início de 2014, o então presidente do conselho de administração da Sata Air Açores, S.A., alertou a tutela sectorial da empresa¹⁵⁵ para «(...) a gravíssima situação económica e financeira do Grupo SATA, que aponta[va] para um cenário de *default* da sua dívida de curto prazo, durante o primeiro trimestre de 2014 (...)»¹⁵⁶.
- 219 O referido responsável deu conhecimento à tutela das principais conclusões constantes de um relatório de assessoria financeira elaborado pela consultora *PriceWaterhouseCoopers* (PwC), que no essencial apontavam para a insustentabilidade da dívida de curto prazo da empresa e para a imperiosa necessidade de a Região passar a cumprir as condições estabelecidas para o pagamento das compensações financeiras devidas no âmbito dos

¹⁵⁵ À data, a Secretaria Regional do Turismo e Transportes.

¹⁵⁶ Doc. 03.20.15.

contratos de concessão celebrados com a mesma, «(...) condição necessária e crítica para a sustentabilidade da operação da SATA Air Açores»¹⁵⁷.

- 220 Porém, os desenvolvimentos subsequentes demonstram que as diligências encetadas junto da tutela para a recuperação daqueles créditos foram infrutíferas.
- 221 Aliás, a conduta da concedente sobre a matéria foi precisamente no sentido oposto, como evidencia o facto de, ainda em 2013, o Governo Regional ter imposto a introdução de uma modificação ao contrato de concessão celebrado em 07-09-2009, em resultado da qual adiou para 2015 e 2016 o pagamento correspondente a seis trimestres vencidos de indemnizações compensatórias, totalizando a quantia de 35,7 milhões de euros^{158/159}.
- 222 A persistência de atrasos no recebimento das indemnizações compensatórias devidas no âmbito dos contratos de concessão posteriormente celebrados contribuiu para agravar o forte desequilíbrio financeiro que a Sata Air Açores, S.A., já evidenciava em 2013 e que se acentuou nos anos seguintes, pois, por força daquelas circunstâncias, a empresa foi impelida a contrair um elevado volume de dívida financeira para suprir as suas necessidades de liquidez, embora também tenha aplicado parte destes recursos no financiamento da tesouraria da subsidiária Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.
- 223 Deste modo, no final de 2019 as linhas de crédito de curto prazo utilizadas pela a Sata Air Açores, S.A., totalizavam cerca de 87,6 milhões de euros, importância que excedia o somatório do volume de negócios e dos subsídios à exploração registados naquele exercício (83,6 milhões de euros), facto revelador da insustentabilidade dos níveis de endividamento da empresa e da imperiosa necessidade de enveredar por um processo de reestruturação financeira.
- 224 Entre 2013 e 2019, a tesouraria da Sata Air Açores, S.A., foi continuamente sujeita a grande pressão, dada a elevada e permanente desproporção entre as responsabilidades com grau

¹⁵⁷ *Idem*.

¹⁵⁸ A alteração ao contrato foi determinada por despacho conjunto dos então Vice-Presidente do Governo Regional e do Secretário Regional do Turismo e Transportes, de 23-12-2013, e outorgada em 13-05-2014 (doc. 03.20.16, pp. 4 a 7 do ficheiro). Posteriormente, por despacho do então Vice-Presidente do Governo Regional, de 08-01-2018, o contrato celebrado em 04-09-2015, cuja vigência abrangeu o período de outubro de 2015 a setembro de 2020, foi modificado naquela mesma data, no sentido de permitir à Região Autónoma dos Açores, enquanto concedente, efetuar adiantamentos por conta dos serviços a prestar pela concessionária (doc. 03.13.08).

Com base na informação disponibilizada pela Sata Air Açores, S.A., verificou-se que apenas por uma vez a concedente efetuou um pagamento antecipado – no caso, referente ao terceiro trimestre relativo ao terceiro ano da concessão, correspondente aos meses de abril a junho de 2018 (cf. [Apêndice VII](#)).

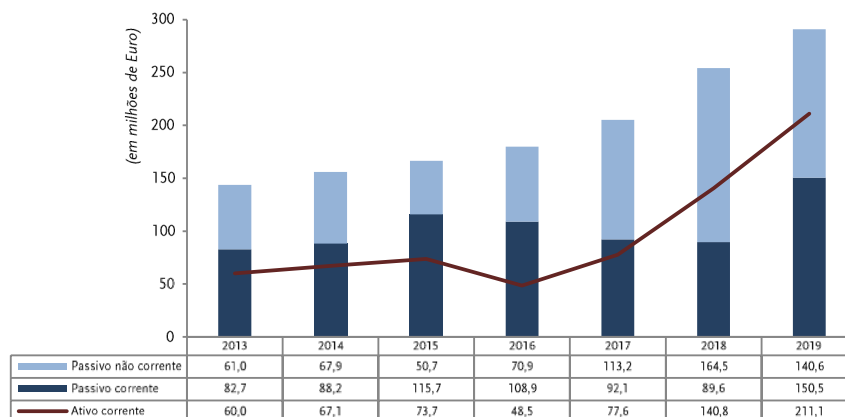
Aliás, como o Tribunal de Contas oportunamente assinalou, em vez de liquidar a dívida relativa à compensação financeira por contrapartida de serviços públicos prestados pela empresa, o Governo Regional, a coberto desta modificação contratual, optou por lhe conceder empréstimos (28,7 milhões de euros em 2018 e 30 milhões de euros em 2019), na condição de os mesmos serem reembolsados até ao final dos exercícios em referência, continuando, assim, a Sata Air Açores, S.A., sem ver os seus créditos regularizados (sobre o assunto, cf. relatórios das ações [19-308PCR2-Património](#), §§ 66 a 69, e [20-305PCR3-Património](#), ponto 2.4.1., Quadro 5, p. 18 – ações preparatórias do Relatório e Parecer sobre a Conta da Região referentes aos exercícios orçamentais de 2018 e de 2019).

Por conseguinte, os atrasos que continuaram a registar-se na regularização das compensações financeiras relativas ao restante período da concessão revelam que a referida modificação contratual foi inconsequente.

¹⁵⁹ Para maiores desenvolvimentos sobre o assunto, cf. volume II do [Relatório n.º 1/2016 – FS/SRATC](#), de 21-01-2016, ponto 33.3., pp. 72 e 73.

de exigibilidade até 12 meses (passivo corrente) e os ativos realizáveis em idêntico prazo (ativo corrente), conforme evidenciado no Gráfico 26, *infra*.

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



Fonte: Grupo SATA.

225 Com efeito, a melhoria observada a este nível em 2018 e 2019 foi meramente aparente, uma vez que resultou da contabilização, no ativo corrente, das entradas de capital a realizar (26,5 milhões de euros em 2019, na sequência dos aumentos de capital aprovados mas posteriormente revertidos) e de outras contas a receber das suas subsidiárias (26,9, 79,5 e 122,6 milhões de euros em 2017, 2018 e 2019, respetivamente), importâncias essencialmente relativas a empréstimos concedidos à Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., para acudir às respetivas necessidades de tesouraria.

226 Com idêntico propósito, a Sata Air Açores, S.A., também recorreu a empréstimos concedidos pela subsidiária Sata Gestão de Aeródromos, S.A., que no final de 2019 totalizavam 6,7 milhões de euros (7,1 milhões de euros em 2018 e 1,6 milhões de euros em 2017), importâncias que integravam o seu passivo corrente.

227 Assim, procedendo à eliminação daqueles débitos e créditos recíprocos, bem como da verba relativa à entrada para realização do aumento de capital então prospetivado, constata-se que, com referência ao final de 2019, os passivos correntes excediam os ativos correntes em 55,3 milhões de euros, consequência de uma situação de desequilíbrio financeiro estrutural que colocava em risco a continuidade das operações da empresa, circunstância que foi devidamente assinalada na certificação legal das contas individuais da Sata Air Açores, S.A., em linha, aliás, com o sucedido relativamente aos restantes exercícios abrangidos pelo âmbito temporal da presente ação.

21. Qualidade do reporte financeiro

228 A análise efetuada às certificações legais das contas individuais da Sata Air Açores, S.A., relativas aos exercícios de 2013 e de 2019, sugere a melhoria da qualidade do reporte financeiro.

- 229 De facto, em 2019 o revisor oficial de contas expressou quatro reservas¹⁶⁰ (três por limitação de âmbito e outra por desacordo) quando, em 2013, tinha expressado seis reservas, todas por limitação de âmbito¹⁶¹.
- 230 Três daquelas reservas são recorrentes e abrangem matérias relacionadas com:
- a expressão de uma dívida da Região Autónoma dos Açores emergente da execução do contrato de concessão do serviço de transporte aéreo regular interilhas (15 milhões de euros) e com a aplicação do princípio da especialização relativamente a rendimentos obtidos no âmbito deste contrato, nos exercícios de 2017 e de 2018 (20 milhões de euros), saldos que o revisor oficial de contas não conseguiu certificar com um grau de segurança razoável, emitindo, por conseguinte, duas reservas por limitação de âmbito;
 - o reconhecimento de ativos por impostos diferidos (4,5 milhões de euros), procedimento que suscitou a emissão de uma reserva por desacordo.
- 231 A outra reserva por limitação de âmbito diz respeito à mensuração da participação financeira na Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. (33,6 milhões de euros), à qual acrescem os empréstimos concedidos a esta subsidiária (122,6 milhões de euros).
- 232 Relativamente a esta matéria, e após avaliar os riscos inerentes ao contexto do sector e ao modelo de negócio desenvolvido pelas empresas de transporte aéreo do Grupo SATA, o revisor oficial de contas expressou a opinião de que os referidos ativos se encontravam sobreavaliados por um montante que, todavia, não conseguiu quantificar com razoável grau de segurança, alertando, ainda, para a existência de eventuais responsabilidades adicionais associadas à referida participação financeira, igualmente não quantificadas.

¹⁶⁰ Doc. 03.09.03, pp. 98 a 103 do ficheiro.

¹⁶¹ A reserva por limitação de âmbito é expressa quando o revisor oficial de contas não consegue obter prova suficiente e apropriada para fundamentar a sua opinião sobre determinado aspeto materialmente relevante das demonstrações financeiras. Já a reserva por desacordo expressa a discordância daquele profissional relativamente a aspetos relacionados com alterações de políticas contabilísticas, a derrogação de princípios contabilísticos ou a inadequada divulgação de incertezas fundamentais, em suma, quando considera que existem erros ou omissões suscetíveis de implicar distorções materialmente relevantes nas demonstrações financeiras.

Capítulo III Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

22. Objeto

233 Sobre a matéria, mantêm-se atuais as referências efetuadas no Relatório n.º 1/2016 – FS/SRATC, de 21-01-2016, para onde se remete¹⁶².

234 O período em causa ficou marcado pela liberalização parcial do espaço aéreo dos Açores, concretizada em março de 2015, abrangendo as rotas entre o Continente e Ponta Delgada e Terceira, passando a empresa a confrontar-se com um novo contexto concorrencial.

235 Deste modo, a partir de março de 2015 a sua atividade concentrou-se, essencialmente:

- nas rotas de Ponta Delgada e da Terceira para Lisboa e Porto, exploradas em regime concorrencial;
- nas ligações entre Lisboa e as *gateways* de Horta, Santa Maria e Pico e entre Ponta Delgada e o Funchal, ao abrigo de obrigações de serviço público¹⁶³;
- nas ligações aéreas para a América do Norte, Europa e Cabo Verde, igualmente operadas em regime concorrencial;
- e em voos *charter* para diversos destinos.

236 Cabe ainda assinalar que no período em análise a empresa explorou, igualmente em regime concorrencial, ligações entre Lisboa e São Salvador da Baía (Brasil) e entre Ponta Delgada, Funchal, Las Palmas e Faro, utilizando neste caso um avião da Sata Air Açores, S.A., em regime de ACMI, rotas que foram descontinuadas em 2014 e 2016, respetivamente.

23. Órgãos sociais

237 Os órgãos sociais da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., são a assembleia geral, o conselho de administração¹⁶⁴, o conselho fiscal e o revisor oficial de contas ou sociedade de revisores oficiais de contas.

238 Comparativamente a 2013, ocorreram alterações no modelo de fiscalização da sociedade, a qual passou a ser exercida por um conselho fiscal e por um revisor oficial de contas ou sociedade de revisores oficiais de contas que não sejam membros deste órgão, assim como na composição da mesa da assembleia geral, que atualmente é constituída, pelo menos, por um presidente e por um secretário¹⁶⁵.

¹⁶² Cf. volume I do mencionado Relatório (ponto 8.1., § 42, p. 25), e estatutos da sociedade (doc. 03.01.02).

¹⁶³ *Idem*.

¹⁶⁴ Órgão que manteve a sua composição, sendo constituído por três administradores executivos, sendo um deles presidente.

¹⁶⁵ Cf. estatutos da sociedade (doc.03.01.02). Acerca do anterior modelo de fiscalização da sociedade e da composição da mesa da assembleia geral, cf. volume I do Relatório n.º 1/2016-FS/SRATC, de 21-01-2016, ponto 8.2. e respetivas notas de rodapé.

24. Frota

- 239 No período em análise foi promovida a renovação da frota da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., processo que conheceu algumas vicissitudes. No essencial, procedeu-se à substituição gradual das quatro aeronaves Airbus A310-300, cuja idade média de 23 anos, com referência a 2013, deixava antever elevados custos de manutenção a curto e a médio prazo, estimados em 39,8 milhões de euros no período entre 2015 e 2018¹⁶⁶.
- 240 Acresce o facto de estas aeronaves apresentarem consumos de combustível significativos, circunstância que afetava a posição competitiva da empresa face a concorrentes dispendo de equipamentos mais recentes e eficientes.
- 241 A opção inicial para substituir aqueles equipamentos recaiu na locação de duas aeronaves Airbus A330-200¹⁶⁷, com capacidade para 283 passageiros¹⁶⁸ (das quais apenas uma chegaria a ser contratualizada, tendo começado a operar em março de 2016), decisão que viria a ser revertida logo em julho, ou seja, quatro meses após o início da operação daquela aeronave, com a escolha a recair agora nos Airbus A321 Neo¹⁶⁹.
- 242 No entanto, o Airbus A330-200 manteve-se em linha até novembro de 2018, data a partir da qual, por opção gestionária, foi retirado de operação e estacionado em diversos aeroportos, alegadamente porque nestas circunstâncias acarretaria menores prejuízos do que estando a operar¹⁷⁰.
- 243 Deste modo, em 2019, a frota utilizada pela Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., para operar a sua rede de rotas era constituída por três Airbus A320-200, com capacidade para 165 passageiros, dois Airbus A321-253 Neo, com 190 lugares disponíveis e um Airbus A321-253 Neo LR, disponibilizando 186 lugares.
- 244 A idade média dos equipamentos A320-200 e A321-253 Neo era de 15 e 1,5 anos, respetivamente. Já o A321-253 Neo LR tinha saído de fábrica naquele mesmo ano.

Quadro 12 – Frota da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

Aeronaves	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Airbus A310-300	4	4	3	3	3	2	-
Airbus A320-200	4	4	3	3	3	3	3
Airbus A330-200	-	-	-	1	1	1	1
Airbus A321-253 N	-	-	-	-	1	2	2
Airbus A321-253 NX	-	-	-	-	-	-	1
Total	8	8	6	7	8	8	7

Fonte: Processos de prestação de contas da Sata Internacional - Azores Airlines, S.A.

¹⁶⁶ Cf. Plano de Negócios 2015/2020, de novembro de 2014, p. 15 (doc. 03.05.01).

¹⁶⁷ *Idem*.

¹⁶⁸ Os Airbus A310-300 dispunham de 222 lugares.

¹⁶⁹ Cf. ata n.º 5 da assembleia geral da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., de 2016-07-28 (doc. 03.02.03).

¹⁷⁰ Sobre o assunto, cf. notícia do [Jornal de Negócios](#), de 15-03-2021, “SATA gastou mais de 40 milhões no aluguer de avião A330 que parou em 2019” e doc. 03.08.01, folha “Frota SATA”.

245 Embora retirado de operação, o Airbus A330-200 continuava a integrar a frota da empresa e a gerar avultados encargos (custos de manutenção, rendas, taxas de estacionamento nos aeroportos, entre outros), situação que perdurou até 2020, quando foi estabelecido um acordo para o termo antecipado do contrato de locação desta aeronave, mediante o pagamento de uma indemnização ao locador.

25. Serviços aéreos entre o Continente e os Açores e entre os Açores e a Madeira

25.1. Obrigações de serviço público

246 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 Madeira¹⁷¹.

247 A partir de 29-03-2015 entrou em vigor o novo modelo de transporte aéreo de passageiros para o exterior da Região, na sequência do qual foram liberalizadas as rotas¹⁷²:

- Lisboa/Ponta Delgada/Lisboa;
- Lisboa/Terceira/Lisboa;
- Porto/Ponta Delgada/Porto;
- Porto/Terceira/Porto.

248 Relativamente às restantes rotas entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira foram impostas obrigações modificadas de serviço público para os serviços aéreos regulares nas rotas Lisboa/Horta/Lisboa, Lisboa/Santa Maria/Lisboa, Lisboa/Pico/Lisboa e Funchal/Ponta Delgada/Funchal¹⁷³.

249 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 aplicável a passageiros residentes e estudantes¹⁷⁴ 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.

¹⁷¹ Cf. Comunicação da Comissão n.º 2010/C 283/06 (doc.ºs 03.06.04 e 03.06.05).

Estavam 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. A Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., explorou os serviços aéreos nas rotas em causa em regime de *code-share* com a TAP, S.A.

¹⁷² A Comunicação da Comissão n.º 2015/C 27/05, de 27-01-2015, revogou as obrigações de serviço público relativas aos serviços aéreos regulares nestas rotas (doc. 03.06.08).

¹⁷³ Cf. Comunicação da Comissão n.º 2015/C 27/04, de 27-01-2015 (doc. 03.06.07). Estavam abrangidas as seguintes rotas: Lisboa/Horta/Lisboa; Funchal/Ponta Delgada/Funchal; Lisboa/Santa Maria/Lisboa e Lisboa/Pico/Lisboa. A Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., explorou os serviços aéreos nas rotas em causa em regime de *code-share* com a TAP, S.A.

¹⁷⁴ Em relação aos restantes passageiros a estrutura tarifária passou a ser livremente definida pelas companhias aéreas.

25.2. Sistema de ajudas

- 250 A exploração dos serviços aéreos nas rotas em apreço foi titulada pelos programas de exploração anuais apresentados pela transportadora e aprovados pela Autoridade Nacional da Aviação Civil¹⁷⁵.
- 251 Até 28-03-2015, as ajudas a conceder pelo Estado consubstanciaram-se num subsídio ao preço do bilhete, que consistia no pagamento à transportadora aérea de parte percentual do preço de venda dos bilhetes aos passageiros residentes e estudantes¹⁷⁶ e do custo de encaminhamento de passageiros nas viagens com origem e destino às ilhas sem ligação direta ao Continente e ao Funchal¹⁷⁷.
- 252 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.
- 253 A certificação das importâncias devidas à Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., era da responsabilidade da Inspeção-Geral de Finanças e o respetivo reembolso da Direção-Geral do Tesouro e Finanças¹⁷⁸.
- 254 A partir de 29-03-2015, com a introdução do subsídio social de mobilidade¹⁷⁹, a comparticipação do Estado no custo das viagens dos passageiros residentes e estudantes em qualquer uma das rotas entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira passou a ser diretamente paga aos mesmos, em vez de o ser às companhias aéreas¹⁸⁰.
- 255 O custo de encaminhamento de passageiros residentes e estudantes nas viagens com origem e destino às ilhas sem ligação direta ao Continente e ao Funchal é suportado pelo Estado¹⁸¹.

¹⁷⁵ Pelo Comunicado de 23-12-2014, o Conselho de Ministros aprovou a adaptação do Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P. (INAC, I.P.), ao regime estabelecido na lei-quadro das entidades reguladoras, passando agora a designar-se como Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC).

¹⁷⁶ Cf. alínea a) do artigo 7.º e artigo 8.º do [Decreto-Lei n.º 138/99](#), de 23 de abril.

¹⁷⁷ Cf. ponto 3 da Comunicação da Comissão n.º 2010/C 283/06 (doc.ºs 03.06.04 e 03.06.05).

¹⁷⁸ Cf. n.º 6 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 138/99, de 23 de abril.

¹⁷⁹ Cf. ponto 3 da Comunicação da Comissão n.º 2015/C 27/04, de 27-01-2015 (doc. 03.06.07).

¹⁸⁰ O [Decreto-Lei n.º 41/2015](#), de 24 de março, regulamentou o subsídio social de mobilidade e a [Portaria n.º 95-A/2015](#), de 27 de março, definiu o modo de proceder ao seu apuramento.

¹⁸¹ Cf. Ponto 3 da Comunicação da Comissão n.º 2015/C 27/04, de 27-01-2015 (doc. 03.06.07). A partir de 29-03-2015, com a introdução do subsídio social de mobilidade, a Sata Air Açores, S.A., na qualidade de concessionária do transporte aéreo interilhas, estava «(...) obrigada a assegurar o encaminhamento de passageiros em viagens no interior dos Açores, com origem ou destino no Continente Português ou no Funchal.», sendo ressarcida do seu custo através da compensação financeira fixada nos respetivos contratos de concessão (cf. cláusulas 15.ª, n.ºs 1 e 6, e 22.ª do caderno de encargos relativo ao contrato de concessão outorgado em 25-03-2015 e cláusulas 20.ª, n.ºs 1 e 6, e 25.ª do caderno de encargos relativo ao contrato de concessão outorgado em 04-09-2015 (doc.ºs 03.13.06 e 03.13.09)).

25.3. Cálculo

- 256 Entre 2013 e 28-03-2015¹⁸², ascenderam a 21,9 milhões de euros as indemnizações compensatórias registadas pela Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., dos quais, 7,2 milhões de euros respeitaram a encaminhamento de passageiros e 14,7 milhões de euros a subsídios ao preço do bilhete, conforme [Apêndice IX](#).
- 257 A este montante (21,9 milhões de euros) acresceram 1,5 milhões de euros referentes à prestação de serviço em regime de *code-share* com a TAP, S.A., totalizando 23,4 milhões de euros¹⁸³.

25.4. Pagamento

- 258 Em 2013 e 2014 a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., recebeu da Direção-Geral do Tesouro e Finanças a importância de 23,4 milhões de euros.
- 259 Tendo por base a documentação disponibilizada pela entidade auditada, não foi possível certificar aquele valor, uma vez que a informação da Direção-Geral do Tesouro e Finanças remetida à empresa, com indicação das verbas a transferir, agrega montantes referentes a semestres de diferentes anos civis, sem especificar as importâncias relativas a cada um deles¹⁸⁴.
- 260 Para além disso, não foi possível obter documentação relativa à validação das verbas referentes ao 2.º semestre de 2014 e ao 1.º trimestre de 2015, pois, de acordo com a entidade auditada, a Direção-Geral do Tesouro e Finanças ainda não tinha apurado os correspondentes montantes.
- 261 Com referência ao final de 2019, encontravam-se por regularizar cerca de 5 mil euros de compensações financeiras devidas no âmbito do modelo de transporte aéreo que vigorou até março de 2015.

¹⁸² A partir desta data, a comparticipação do Estado nos custos das viagens e do encaminhamento de passageiros passou a ser atribuída diretamente aos beneficiários e à Sata Air Açores, S.A., respetivamente, razão pela qual a matéria não é objeto de análise nesta sede.

¹⁸³ A partir de 2014, a informação é disponibilizada apenas pelo total, sem detalhar os montantes recebidos em *code-share* e as importâncias recebidas por subsídio ao bilhete ou encaminhamento de passageiros.

¹⁸⁴ Doc.ºs 03.14.03 e 03.14.04.

26. Atividade desenvolvida

26.1. Rotas regulares

26.1.1. Mercados e rotas operadas

262 Entre 2013 e 2019, a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., operou as seguintes rotas regulares¹⁸⁵:

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

Mercados	Origem	Destino	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Δ 13-19
Açores	Ponta Delgada	Lisboa-Porto-Funchal								
	Santa Maria	Lisboa								
	Terceira	Lisboa-Porto	7	7	8	8	8	8	8	1
	Pico	Lisboa								
	Horta	Lisboa								
Madeira	Funchal	Faro	1	1	1	1	0	0	0	-1
Europa	Ponta Delgada	a)								
	Funchal	b)	13	10	8	5	5	3	3	-10
	Porto	c)								
Estados Unidos da América	Ponta Delgada	Boston								
	Ponta Delgada	Providence								
	Lisboa	Boston	4	4	4	5	5	4	3	-1
	Terceira	Boston-Oakland								
Canadá	Ponta Delgada	Toronto-Montreal								
	Lisboa	Toronto								
	Terceira	Toronto	5	5	5	5	5	4	3	-2
	Porto	Toronto								
África	Ponta Delgada	Praia	0	0	0	0	1	1	1	1
Brasil	Lisboa	São Salvador	1	1	0	0	0	0	0	-1
Total			31	28	26	24	24	20	18	-13

a) Frankfurt, Londres-Gatwick, Amsterdão, Copenhaga, Munique, Estocolmo-Arlanda, Las Palmas, Paris-Charles de Gaulle e Orly, Madrid e Barcelona; b) Paris-Orly, Dublin, Estocolmo-Arlanda e Las Palmas; c) Munique e Copenhaga.

263 Neste período foi notório o desinvestimento no mercado europeu, tendo sido descontinuadas 10 das 13 rotas inicialmente exploradas por determinação do Governo Regional dos Açores, facto a que não será alheio o desempenho historicamente deficitário evidenciado pelas mesmas e o seu reduzido contributo para a densificação da procura por outras rotas operadas pela empresa, nomeadamente para a América do Norte¹⁸⁶.

¹⁸⁵ No Apêndice X estão identificadas todas as rotas regulares operadas pela Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., no período em análise.

¹⁸⁶ Conforme se infere da leitura do já mencionado relatório final da Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA, o Governo Regional justificou a abertura destas rotas para a Europa com o propósito de promover a captação de fluxos turísticos para a Região, admitindo que tais rotas pudessem ser deficitárias, desde que «(...) sustentadas por um conjunto de outras rotas que permitissem a sua sustentabilidade ou a sustentabilidade da empresa», o que, manifestamente, não foi o caso (cf. doc. 03.20.18, pontos 2.a.1. e 2.a.2., pp. 100 a 102).

- 264 Em resultado desta decisão, nos últimos dois anos em análise a operação para a Europa restringiu-se às ligações entre Ponta Delgada e Frankfurt, Londres e Las Palmas.
- 265 No que diz respeito ao mercado da América do Norte, em 2018 foram descontinuadas as rotas operadas a partir de Lisboa para Boston e Toronto, assim como do Porto para este último destino, em 2019.
- 266 À exceção da rota Lisboa-Boston, que apenas deixou de gerar valor em 2016, as restantes apresentavam um histórico tendencialmente negativo, facto que certamente terá influenciado aquela decisão.
- 267 Já a rota entre Ponta Delgada e Providence, iniciada em 2016, foi descontinuada em 2018, decisão então justificada pela maior conectividade proporcionada pelo aeroporto de Boston e pelo reforço das ligações para este destino.
- 268 Relativamente às ligações entre os Açores e o Continente, em março de 2015, na sequência da entrada em vigor do novo modelo de transporte aéreo que introduziu alterações ao nível das obrigações de serviço público a que se encontravam sujeitas as rotas entre Lisboa e as *gateways* de Santa Maria, Pico e Faial, a TAP, S.A., decidiu abandonar a operação nestas duas últimas ilhas, ligações que passaram a ser asseguradas pela Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., que assim adicionou mais uma rota à sua rede de operações (Pico/Lisboa/Pico)¹⁸⁷.

26.1.2. Indicadores operacionais e económicos

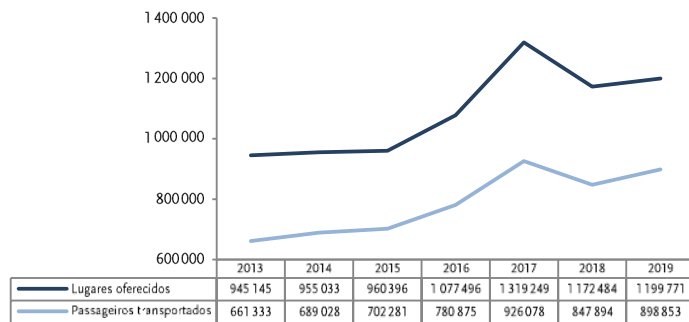
- 269 No período em apreciação, a atividade desenvolvida pela Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., ficou marcada por duas fases distintas.
- 270 A primeira, entre 2013 e 2017, foi caracterizada por uma forte expansão das operações (apenas interrompida em 2015, devido à redução da frota motivada pelo *phase-out* de duas aeronaves que não foram imediatamente substituídas)¹⁸⁸, sendo notória a dinâmica imprimida à oferta, consubstanciada no aumento do número de voos (+1 797 voos; +32%) e, conseqüentemente, dos lugares disponibilizados (+374 104 lugares; +40%), que estimulou idêntico comportamento da procura (+264 745 passageiros; +40%).
- 271 A fase seguinte, entre 2017 e 2019, ficou assinalada por uma acentuada redução das operações em 2018, seguida de uma recuperação no ano seguinte, mas insuficiente para que fossem retomados os níveis alcançados em 2017, ano em que se registou um pico de atividade.
- 272 Diversos fatores concorreram para a queda da atividade registada naquele ano, nomeadamente a falta de tripulações e a ocorrência de irregularidades operacionais, em parte devido à manutenção em linha das aeronaves Airbus A310 muito para além do prazo

¹⁸⁷ A empresa já operava as restantes rotas em simultâneo com a TAP, S.A.

¹⁸⁸ Um Airbus A310 e um Airbus A320, que saíram de linha em janeiro e em abril de 2015, respetivamente, facto que obrigou a empresa a recorrer ao fretamento de aeronaves em regime de ACMI para assegurar a operação comercial no verão daquele ano, bem como para fazer face a diversas irregularidades operacionais.

inicialmente previsto – consequência do conturbado processo de renovação da frota – circunstâncias que suscitaram a necessidade de a empresa recorrer ao fretamento de aeronaves em regime ACMI para assegurar a realização de várias operações domésticas e internacionais, com os inevitáveis sobrecustos daí decorrentes.

Gráfico 27 – Rotas regulares – LOF vs. PAX – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

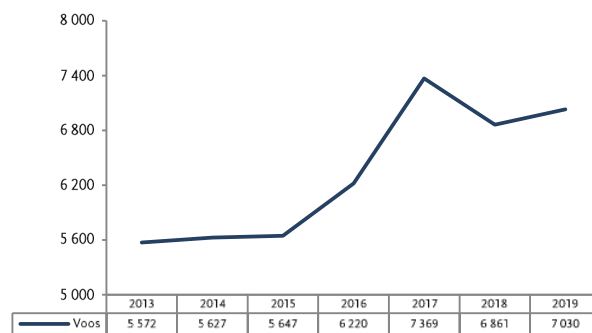


Fonte: Grupo SATA.

273 Não obstante os condicionalismos que afetaram a atividade da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., a empresa ainda assim conseguiu expandir a escala das suas operações.

274 Na realidade, comparativamente a 2013, em 2019 foram realizados mais 1 458 voos (+26,2%), disponibilizados mais 254 626 lugares (+26,9%) e transportados mais 237 520 passageiros (+35,9%), indicadores que, todavia, encerram realidades distintas relativamente à atuação da empresa nos diversos mercados.

Gráfico 28 – Rotas regulares – Número de voos – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

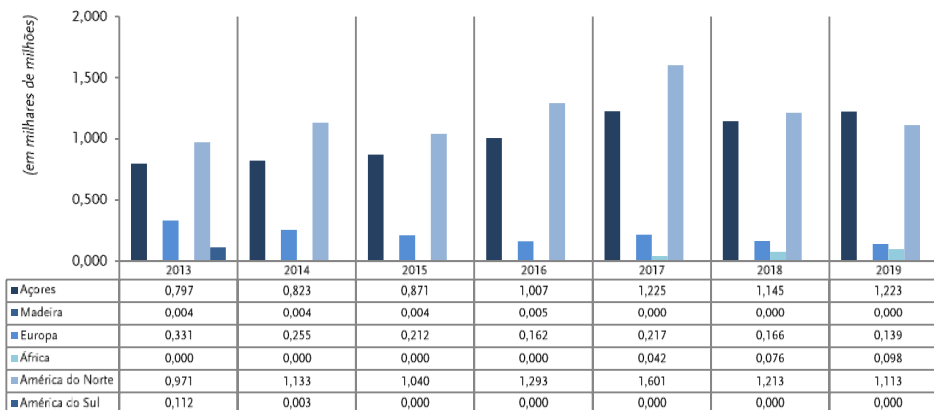


Fonte: Grupo SATA.

275 Deste modo, analisando a evolução daqueles indicadores, ponderados pelas distâncias percorridas no conjunto das rotas que integram a rede operada pela Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., verifica-se que a expansão da atividade naquele período – com as assinaladas exceções em 2015 e 2018 – foi maioritariamente determinada pelo reforço da operação no mercado doméstico (ligações entre os Açores, o Continente e a Madeira), sobretudo a partir de 2015, ano em que a empresa passou a assegurar, em exclusividade,

as rotas sujeitas a obrigações de serviço público entre Lisboa e as *gateways* de Santa Maria, Pico e Faial¹⁸⁹.

Gráfico 29 – Rotas regulares – Oferta (ASK), por mercado – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

- 276 Em sentido contrário, e pelos motivos já explicitados, observou-se uma redução das operações para a Europa, com o redirecionamento da capacidade associada para a operação doméstica¹⁹⁰.
- 277 Relativamente ao mercado da América do Norte, considerado estratégico para a empresa, a evolução irregular daqueles indicadores deixa transparecer os constrangimentos decorrentes dos atrasos e indecisões que caracterizaram o processo de renovação da frota Airbus A310¹⁹¹, únicas aeronaves com raio de ação para assegurar a realização das rotas para aquele destino, até à entrada em linha do Airbus A330-200 em 2016 e, posteriormente, dos Airbus A321 (dois em 2018 e o último em 2019)¹⁹².

¹⁸⁹ Neste contexto, apurou-se no decurso dos trabalhos de campo que a aeronave Airbus A320, com a matrícula CS-TKK, não operou entre 15 de fevereiro e 1 de novembro de 2019, em virtude de ter sido arrestada quando se encontrava em manutenção, na sequência da entrada em insolvência da empresa prestadora destes serviços. Para suprir a ausência daquele equipamento, a empresa recorreu ao fretamento de aeronaves em regime de ACMI, que no ano em referência asseguraram a realização de 1 090 voos domésticos e de outros 43 para a Europa.

¹⁹⁰ O aumento pontual da oferta em 2017 resulta do reforço das frequências para algumas das rotas que a empresa manteve para a Europa, embora nos anos seguintes se tenha mantido a tendência de desinvestimento neste mercado.

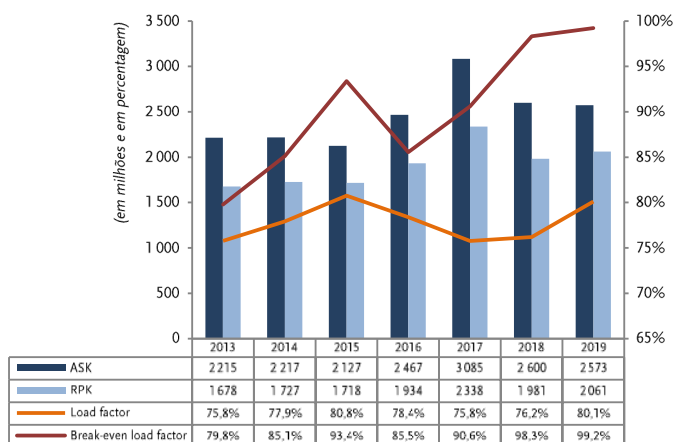
¹⁹¹ O plano inicial de renovação da frota da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., previa que a substituição dos quatro Airbus A310 fosse concretizada, de forma faseada, em 2015: no primeiro trimestre, ocorreria o *phase-out* de duas destas aeronaves, com a entrada em linha do primeiro Airbus A330-200, processo que seria concluído no terceiro trimestre, com o *phase-out* dos restantes dois equipamentos e a entrega do segundo Airbus A330-200 (sobre o assunto, cf. Plano de Negócios 2015/2020 (doc. 03.05.01, p.24)).

Porém, o *phase-out* daquelas quatro aeronaves acabaria por ocorrer em 30-01-2015, 06-10-2017, 09-03-2018 e 14-11-2018, ao passo que o Airbus A330-200 só entraria em linha em 25-03-2016, um ano após o previsto, sendo retirado, por opção gestionária, em 09-11-2018, face à decisão dos responsáveis da empresa de reverter a estratégia anteriormente delineada para a renovação da frota, pelo que o contrato de locação da segunda aeronave deste modelo não chegou a ser celebrado.

¹⁹² Em 27-01-2018, 05-04-2018 e 17-07-2019.

- 278 Perante tal cenário, entre 2015 e 2019 foi recorrente o recurso ao fretamento de aeronaves em regime ACMI para assegurar a realização dos voos programados, com os inevitáveis sobrecustos associados¹⁹³.
- 279 Apesar dos condicionalismos descritos, entre 2013 e 2019 a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., registou um crescimento de 16,2% ao nível da oferta (ASK) na operação regular, tendo a procura (RPK) reagido positivamente, expandindo-se 22,8% em igual período, o que proporcionou um aumento de 4,3 pontos percentuais do índice de ocupação (*load factor*) – passou de 75,8% em 2013, para 80,1% em 2019.
- 280 Todavia, a evolução favorável destes indicadores não se traduziu numa melhoria do desempenho económico da empresa. Pelo contrário, o desequilíbrio operacional agravou-se substancialmente naquele período, facto evidenciado pelos *load factor* sistematicamente inferiores e cada vez mais afastados do indicador *break-even load factor*¹⁹⁴.

Gráfico 30 – Oferta (ASK), procura (RPK) e *load factor* – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

- 281 Por conseguinte, os rendimentos gerados pelas operações da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., foram manifestamente insuficientes para fazer face aos gastos associados, situação que se deteriorou particularmente nos últimos dois anos em análise.
- 282 De facto, em termos agregados, as rotas do mercado regular apresentaram margens globais recorrentemente negativas¹⁹⁵, indiciadoras da insustentabilidade do respetivo modelo de negócio, muito assente nas ligações ponto a ponto, tendo como destino final a

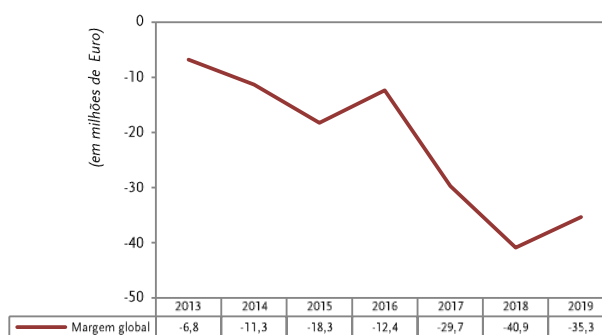
¹⁹³ Tendo por suporte a informação proporcionada pela contabilidade analítica – que em relação à atividade desenvolvida em regime ACMI abrange apenas o exercício de 2019 – apurou-se que, neste ano, foram realizados 140 voos para a América do Norte (114 para os Estados Unidos da América e os restantes 26 para o Canadá) com recurso a aeronaves fretadas.

¹⁹⁴ Índice de ocupação dos voos em que, para uma determinada tarifa média, os rendimentos e gastos operacionais equivalem-se.

¹⁹⁵ Situação que ocorre, pelo menos, desde 2009 (cf. volume II do [Relatório n.º 1/2016-FS/SRATC](#), de 21-01-2016, § 317).

Região Autónoma dos Açores¹⁹⁶, circunstância que expôs a empresa à concorrência direta das companhias *low-cost* a partir do momento em que o acesso a determinadas rotas entre o Continente e os Açores foi liberalizado (março de 2015), dando-se ainda o caso de a Ryanair, em 2017, ter iniciado as suas operações entre Frankfurt e Londres e Ponta Delgada, rotas que a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., também explora, pelo menos, desde 2009.

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



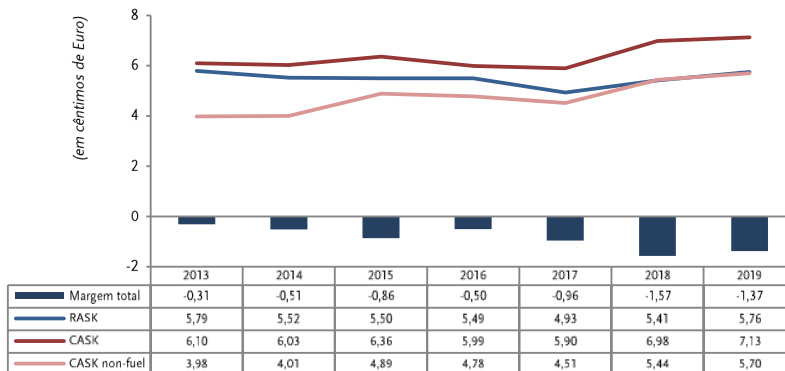
Fonte: Grupo SATA.

- 283 Assim, consideradas globalmente, as rotas operadas no mercado regular continuaram sem gerar valor para a empresa¹⁹⁷, tendo as perdas acumuladas atingido 154,7 milhões de euros, das quais sensivelmente metade apenas nos dois últimos exercícios.
- 284 Para a acentuada degradação do desempenho evidenciado pela operação regular naquele período contribuíram diversos fatores, com impacto tanto ao nível dos rendimentos como dos gastos.
- 285 Um destes fatores prende-se com a decisão do acionista único de impor à Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., a partir de março de 2015, a exploração das rotas sujeitas a obrigações de serviço público – ligações entre Lisboa e as *gateways* da Horta, Santa Maria e Pico e entre Ponta Delgada e o Funchal – sem a devida compensação financeira.
- 286 Em consequência desta decisão, a empresa assumiu integralmente os prejuízos incorridos com a prestação daquele serviço público, que entre 2015 e 2019 totalizaram 40,7 milhões de euros, importância correspondente a 26,3% dos prejuízos acumulados no âmbito da operação regular desenvolvida no período em análise (2013-2019).

¹⁹⁶ De assinalar que num estudo da consultora “The Boston Consulting Group, L.da”, de abril de 2014, elaborado a pedido do conselho de administração do Grupo SATA então presidido por António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes, era aconselhada a revisão do modelo de negócio da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., no sentido de ser implementada uma estratégia de hub, consistindo a mesma «(...) no desenho e implementação de uma rede que interligue cidades europeias a cidades norte e sul-americanas, utilizando Ponta Delgada como escala (...)», com o propósito de aumentar a escala das operações da empresa, combater a sazonalidade e facilitar a diluição de custos fixos (doc. 03.20.19, p. 24).

¹⁹⁷ Entre 2009 e 2012, as perdas registadas no âmbito da operação regular tinham ascendido a 26,7 milhões de euros (cf. volume II do [Relatório n.º 1/2016-FS/SRATC](#), de 21-01-2016, § 308).

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



Fonte: Grupo SATA.

287 Outro dos fatores que penalizou a rentabilidade da operação resulta da progressiva degradação da tarifa média praticada na rede de rotas do mercado regular, que apenas em 2019 se aproximou do valor registado em 2013.

288 Deste modo, apesar de a procura (expressa em RKP) ter exibido uma evolução tendencialmente positiva no período em análise, acompanhando o reforço da oferta (expressa em ASK), os índices de ocupação (*load factor*) obtidos foram manifestamente insuficientes para sustentar a contínua erosão da receita unitária (receita por lugar disponibilizado e por quilómetro percorrido – RASK), tendência que só seria invertida em 2018.

Quadro 14 – Evolução dos principais indicadores operacionais e económicos – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

Indicadores	2013-2017	2017-2019	2013-2019
Oferta (ASK)	39,3%	-16,6%	16,2%
Procura (RKP)	39,3%	-11,8%	22,8%
Variação do índice de ocupação (<i>Load factor</i>)	0,0%	4,3%	4,3%
Tarifa média (passagens e taxa de combustível)	-12,6%	14,1%	-0,3%
Receita unitária (RASK)	-14,9%	16,7%	-0,7%
Custo unitário sem combustíveis (CASK <i>non-fuel</i>)	13,4%	26,3%	43,2%

Fonte: Grupo SATA.

289 Em relação aos custos, cabe desde logo assinalar a evolução favorável dos preços dos combustíveis nos mercados internacionais, que se traduziu numa redução na ordem dos 29% do custo médio do *jet-fuel* consumido pela frota (de 67 centavos por litro em 2013, para 54 centavos por litro em 2019).

290 Porém, tais poupanças foram absorvidas pelo acréscimo significativo dos restantes custos operacionais (custo incorrido por lugar disponibilizado e por quilómetro percorrido – CASK *non-fuel*), que entre 2013 e 2019 aumentaram 43,2%.

- 291 O expressivo reforço da oferta nas rotas entre o Continente e os Açores sujeitas a obrigações de serviço público (expressa em ASK) – que em 2015 aumentou uns expressivos 185,8% face ao ano anterior – certamente que contribuiu para agravar aqueles custos.
- 292 Ocorreram ainda diversas situações, precipitadas pelas decisões tomadas em matéria de renovação da frota da empresa, que também influenciaram o comportamento desfavorável evidenciado por aqueles custos, essencialmente a escolha inicial do Airbus A330-200 para substituir os Airbus A310, decisão insuficientemente sustentada em termos económicos¹⁹⁸ e que viria a ser revertida em 2016, adiando o *phase-out* daquelas aeronaves envelhecidas, pouco eficientes e cada vez mais dispendiosas em termos de manutenção.
- 293 Enquanto se manteve em linha – entre março de 2016 e novembro de 2018 – o Airbus A330-200 acumulou perdas de 16,2 milhões de euros nas rotas em que operou¹⁹⁹.
- 294 Por outro lado, a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., recorreu frequentemente ao fretamento de aeronaves em regime ACMI para assegurar as suas operações – em 2019, dos 7 030 voos realizados no âmbito da operação regular, 1 243 (18%) foram operados com equipamentos de outras companhias – facto que naturalmente contribuiu para o aumento dos custos operacionais registado no período em apreciação.
- 295 Em suma, num contexto em que a degradação da tarifa média não foi suficientemente compensada pela evolução do *load factor*, provocando a erosão da receita unitária obtida (RASK), o significativo aumento de algumas rubricas de custos controláveis (CASK *non-fuel*)²⁰⁰ acabou por determinar o progressivo agravamento do desequilíbrio da operação nas rotas regulares.

26.1.3. Rentabilidade por mercado

- 296 Entre 2013 e 2019, as receitas anuais proporcionadas pelas rotas regulares exploradas pela Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. (944,1 milhões de euros no total) foram sempre inferiores aos custos anualmente incorridos para as operar (1 098,8 milhões de euros, em termos agregados). Consequentemente, naquele período, as perdas acumuladas totalizaram 154,7 milhões de euros.

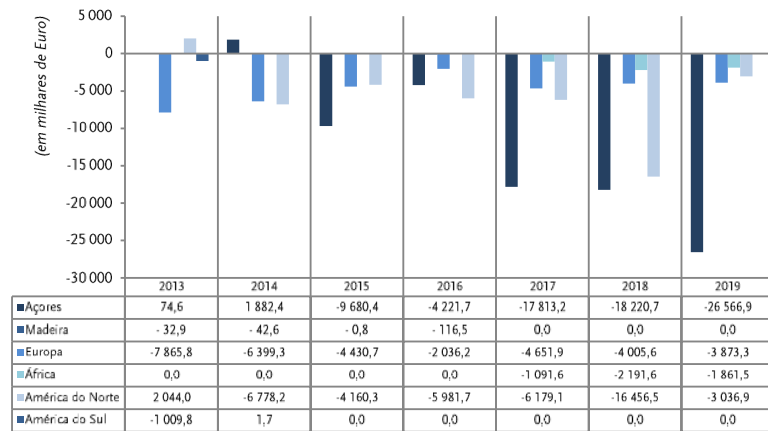
¹⁹⁸ Nos estudos elaborados pela Aviado Partners e pela Lufthansa Consulting, a opção pelas aeronaves *narrow-body* em detrimento das *wide-body* é sustentada por uma análise comparativa das margens que seriam obtidas operando a rede de rotas da empresa com uma frota exclusivamente constituída por *narrow-body*, face à alternativa da utilização de uma frota mista (doc.ºs 03.08.02, pp. 33 e 34, e 03.08.03, p. 35). Já o estudo realizado pelo Instituto Superior de Educação e Ciências, em parceria com a Mach, L.^{da}, limita-se a comparar os custos estimados de *phase-in* e de manutenção das aeronaves Airbus A330-200 e Boeing B767-300ER (ambas *wide-body*), sem, contudo, apresentar quaisquer dados relacionados com a rentabilidade previsional da rede face à solução preconizada – utilização de uma frota mista, integrando o Airbus A330-200 (doc. 03.08.04, pp. 24 e 25).

¹⁹⁹ Para o efeito, cf. Quadro 4, *supra*.

²⁰⁰ Custo incorrido por lugar disponibilizado e por quilómetro percorrido, excluindo os custos com combustível. A propósito das diversas rubricas que compõem este indicador cf. doc. 03.20.20.

297 A evolução histórica da *performance* por mercado encontra-se evidenciada no gráfico seguinte²⁰¹.

Gráfico 33 – Margens operacionais por mercado regular – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

298 Apesar da operação se ter revelado sistematicamente deficitária, verifica-se que no seu conjunto, e até 2014, as rotas operadas no mercado Açores (ligações com Lisboa, Porto e Funchal) proporcionaram a obtenção de margens positivas, recursos que, no entanto, foram insuficientes para acomodar as rentabilidades negativas registadas nos restantes mercados, com exceção da América do Norte, mas apenas em 2013.

299 A partir de 2015, observou-se uma degradação significativa da *performance* das rotas do mercado Açores, evidenciada pelos sucessivos e crescentes prejuízos acumulados, que entre 2013 e 2019 totalizaram 74,5 milhões de euros (48% das perdas totais registadas neste período).

300 A liberalização de algumas daquelas rotas, em março de 2015, com a consequente exposição da empresa à concorrência, a par da decisão do acionista único de lhe impor a exploração das rotas sujeitas a obrigações de serviço público sem a adequada contrapartida financeira, foram alguns dos fatores que contribuíram para o sucedido.

301 Acrescem opções gestionárias em matéria de *pricing*, que se traduziram numa forte erosão da tarifa média praticada, em particular nas rotas de serviço público, influenciando negativamente o volume de receitas obtido e, consequentemente, a dimensão dos prejuízos registados.

302 Sobre o assunto, em contraditório, a entidade alega que «(...) nas rotas de OSP, parte da degradação da tarifa média resulta do próprio modelo de Obrigações de Serviço Público que limita os valores de tarifa a determinadas categorias de passageiros».

²⁰¹ Tendo por base a informação disponibilizada pela Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., relacionada com o desempenho evidenciado por cada uma das rotas que integraram a rede de operações da empresa no período em análise (doc.ºs 03.21.01 a 03.21.07).

- 303 A atividade desenvolvida na Madeira limitou-se à exploração da rota entre o Funchal e Faro, operação que foi assegurada com uma aeronave *DASH-Q400* cedida em regime de ACMI pela Sata Air Açores, S.A., tendo sido descontinuada em 2016.
- 304 Aparentemente, tratou-se de uma rota de reduzido interesse estratégico para a empresa, mas que na perspetiva do Grupo SATA constituiu uma oportunidade para rentabilizar a frota ociosa da Sata Air Açores, até então considerada excedentária.
- 305 Com efeito, a exploração daquela rota não só permitiu incrementar os níveis de utilização da frota da Sata Air Açores, S.A., como ainda proporcionou margens de contribuição consistentemente positivas, circunstância em que as receitas obtidas asseguraram a cobertura integral dos custos variáveis associados e uma parte significativa dos custos fixos. Por conseguinte, as perdas incorridas foram pouco significativas (cerca de 193 mil euros) e obviamente inferiores aos custos que decorreriam da alternativa de manter a aeronave ociosa.
- 306 Globalmente consideradas, entre 2013 e 2019 as rotas operadas para a Europa geraram prejuízos na ordem dos 33,3 milhões de euros (22% das perdas totais incorridas naquele período), não obstante se ter verificado uma significativa redução da operação para este mercado – a oferta, expressa em ASK, evidenciou um decréscimo de 58%, essencialmente devido ao elevado número de rotas que foram descontinuadas.
- 307 Os reduzidos índices de ocupação registados neste mercado (o *load factor* oscilou entre 62% e 69%) explicam, maioritariamente, a rentabilidade negativa da operação, embora a acentuada queda da tarifa média em 2017 – que não voltou a recuperar para os valores praticados em 2016, ano em que atingiu a sua expressão mais elevada – tenha igualmente contribuído para que os prejuízos incorridos nos últimos três anos em análise (12,5 milhões de euros) se aproximassem dos registados no triénio imediatamente anterior, apesar do menor número de rotas operado.
- 308 Numa situação de partida em que as rotas para a América do Norte proporcionaram um excedente operacional de 2 milhões de euros, os desenvolvimentos posteriores a 2013 traduziram-se numa assinalável deterioração dos níveis de rentabilidade das operações, culminando, em 2019, com um registo de perdas acumuladas naquele período na ordem dos 40,5 milhões de euros (26% dos prejuízos incorridos com a operação regular).
- 309 Uma vez mais, opções gestionárias relacionadas com o *pricing* acabaram por determinar uma evolução tendencialmente decrescente da tarifa média praticada, que foi mais pronunciada nas rotas para o Canadá²⁰², facto que impactou negativamente a rentabilidade da operação.
- 310 Todavia, a degradação substancial da performance do mercado da América do Norte é explicada principalmente pelo inusitado agravamento dos custos incorridos com a

²⁰² A propósito do assunto, no já mencionado estudo da consultora “The Boston Consulting Group, L.^{da}”, de abril de 2014, referia-se que «Dado que 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 assumir que um incremento nas tarifas não resultará numa diminuição significativa da procura» (doc. 03.20.19, p.22).

operação daquelas rotas – entre 2013 e 2019, o CASK *non-fuel*²⁰³ aumentou, em termos médios, 46% e 57%, respetivamente nas rotas para os Estados Unidos da América e para o Canadá – refletindo os condicionalismos que afetaram a atividade da empresa no período em análise, com particular incidência neste mercado.

311 Relativamente à operação para África, iniciada em 2017 com a rota entre Ponta Delgada e a Cidade da Praia, em Cabo Verde, também apresentou níveis de rentabilidade negativos, tendo acumulado prejuízos na ordem dos 5,1 milhões de euros até 2019 (5% das perdas geradas pela operação regular naqueles três anos).

312 No período em causa, assistiu-se a um significativo reforço da operação para aquele destino, que teve correspondência ao nível da procura – a oferta, expressa em ASK, e a procura, em RPK, registaram, ambas, um acréscimo de 132%.

313 Apesar de a tarifa média praticada ter evoluído favoravelmente (+12,9%), os reduzidos índices de ocupação registados (*load factor* entre 61% e 68%) não permitiram que as receitas obtidas assegurassem a cobertura dos custos operacionais associados (CASK), que naquele período evidenciaram uma redução de 2%.

314 De qualquer modo, trata-se de uma rota em fase de consolidação e que poderá assumir relevância na captação de tráfego para as ligações operadas pela empresa para os Estados Unidos da América, onde se encontra radicada uma importante comunidade cabo-verdiana, nomeadamente em Boston e New Bedford.

315 Quanto à operação para a América do Sul, iniciada em 2012, com a rota entre Lisboa e São Salvador da Baía (Brasil), foi descontinuada no início de 2014, tendo acumulado prejuízos de 1 milhão de euros nos últimos dois exercícios,

26.1.4. Rentabilidade das rotas

316 A progressiva degradação dos níveis de rentabilidade da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., é igualmente perceptível através da significativa redução do número de rotas que geraram valor no período em apreciação.

Quadro 15 – Performance das rotas regulares operadas por mercado – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

Mercados	Margem global	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Açores	Negativa	5	5	8	6	8	8	8
	Positiva	2	2	0	2	0	0	0
Madeira	Negativa	1	1	1	1	-	-	-
	Positiva	0	0	0	0	-	-	-
Europa	Negativa	12	9	8	5	6	4	4
	Positiva	1	1	0	0	0	0	0
América do Norte	Negativa	2	7	7	6	6	7	3
	Positiva	7	2	2	4	4	1	3

²⁰³ Como assinalado, este indicador traduz o custo incorrido por lugar disponibilizado e por quilómetro percorrido, excluindo os custos com combustível.

Mercados	Margem global	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
América do Sul	Negativa	1	0	-	-	-	-	-
	Positiva	0	1	-	-	-	-	-
Total	Negativa	21	22	24	18	20	19	15
	Positiva	10	6	2	6	4	1	3

Fonte: Grupo SATA.

317 Com efeito, entre 2013 e 2019 passaram de 10 para apenas três as rotas que libertaram *cash flow*, assumindo particular relevância neste contexto as rotas operadas para a América do Norte.

318 Por outro lado, a partir de 2015, na sequência da liberalização parcial do espaço aéreo dos Açores, a rota entre Ponta Delgada e Lisboa, que historicamente apresentou os níveis de rentabilidade mais elevados da rede, passou a ser explorada em regime concorrencial, tornando-se tendencialmente deficitária – em 2016 ainda proporcionou um excedente operacional de 951 mil euros.

319 Deste modo, das 18 rotas operadas em 2019, apenas três²⁰⁴ evidenciaram capacidade para libertar recursos, ainda que pouco expressivos – 1,2 milhões de euros, em termos agregados.

320 Constatou-se, ainda, que em qualquer dos anos em análise, algumas das rotas deficitárias apresentaram, inclusivamente, margens de contribuição negativas, na medida que as receitas obtidas não permitiram, sequer, assegurar a cobertura dos respetivos custos operacionais variáveis.

Quadro 16 – Rotas com margem de contribuição negativa – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

Mercados	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Açores	0	0	0	0	1	0	1
Europa	4	4	1	1	2	3	1
África	-	-	-	-	0	1	0
América do Norte	0	1	1	0	0	3	0
Total	4	5	2	1	3	7	2

Fonte: Grupo SATA.

321 A operação para a Europa, que sempre se revelou deficitária, concentrou o maior número de rotas operadas nestas circunstâncias, embora em 2018 as rotas para os mercados da América do Norte e África (Cabo Verde) tenham acabado por ser realizadas nas mesmas condições.

322 Apesar da melhoria observada em 2019, subsistiam na rede de operações da empresa duas rotas com margem de contribuição negativa, uma das quais se encontrava sujeita a obrigações de serviço público – a rota Ponta Delgada/Lisboa/Santa Maria/Ponta Delgada, que foi assegurada sem a devida compensação financeira – sendo a outra operada em regime concorrencial – a rota Ponta Delgada/Londres/Ponta Delgada.

²⁰⁴ As rotas entre Ponta Delgada e Boston e Montreal e entre a Terceira e Oakland.

323 O facto de naquele ano parte substancial da operação para aqueles destinos ter sido realizada com recurso a aeronaves fretadas em regime de ACMI – 20% dos voos entre Ponta Delgada e Londres e 25% dos voos entre Lisboa e Santa Maria – poderá a explicar a assinalável deterioração do desempenho daquelas rotas historicamente deficitárias.

26.2. Rotas *charter*

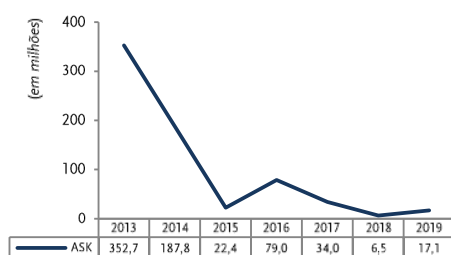
324 Atenta a elevada sazonalidade que continua a afetar a operação da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., a atividade *charter*²⁰⁵ constitui uma oportunidade para, na época baixa, promover uma maior utilização da frota, essencial à diluição dos custos fixos associados.

325 A operação desenvolvida neste regime abrangeu destinos para a Europa, África e América do Sul, operados essencialmente a partir de Lisboa, contemplando, igualmente, a realização de *ad doc charters*, voos em que a aeronave é comercializada para eventos específicos, como, por exemplo, o transporte de equipas desportivas.

26.2.1. Indicadores operacionais e económicos

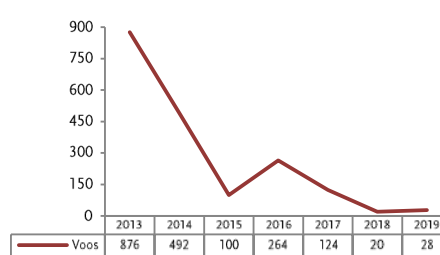
326 No período em análise observou-se uma acentuada redução da atividade *charter*, que a partir de 2014 passou a assumir uma expressão meramente residual no contexto das operações da empresa.

Gráfico 34 – Rotas *charter* – Oferta (ASK) – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

Gráfico 35 – Rotas *charter* – Número de voos – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



327 Com efeito, entre 2013 e 2019 a oferta, expressa em ASK, contraiu-se 95%, o que naturalmente se traduziu num assinalável decréscimo do número de voos realizados naquele período (menos 848 voos; -97%).

328 Face aos reduzidos níveis de utilização da frota – 40% a 50% inferiores aos parâmetros de referência para o sector²⁰⁶ – a fraca dinâmica imprimida a esta vertente do negócio apenas

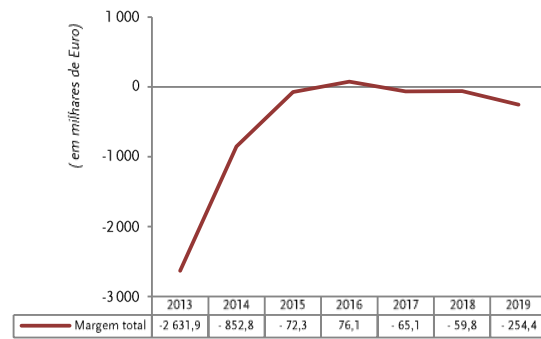
²⁰⁵ Voos reservados por agências de viagens para a deslocação dos seus clientes.

²⁰⁶ Entre 12 a 14 horas diárias por aeronave (cf. doc. 03.20.21, slide 9).

se poderá justificar pelos constrangimentos anteriormente explicitados, que condicionaram a atividade da empresa no período em análise.

329 De qualquer modo, com exceção do exercício de 2016, a operação foi sempre deficitária, tendo as perdas acumuladas ascendido a 3,9 milhões de euros, dos quais 2,7 milhões de euros originados pelos voos realizados para a Europa.

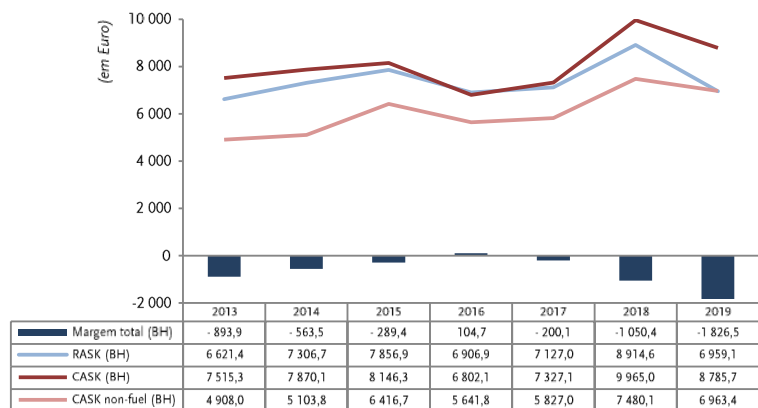
Gráfico 36 – Margem total da operação *charter* – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

330 Apesar daquele desempenho globalmente negativo, observa-se que a margem total da operação *charter* encetou uma trajetória de recuperação até 2016, explicada pela evolução tendencialmente favorável, quer da receita (+4,3%), quer dos custos operacionais (-9,5%), neste caso refletindo a acentuada queda do preço dos combustíveis, que permitiu acomodar o impacto adverso resultante do significativo aumento dos restantes custos operacionais – CASK *non-fuel* (+15%).

Gráfico 37 – Custo (CASK) e receita média unitária (RASK) do mercado *charter* – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

331 Em 2017 e 2018 aquela tendência inverteu-se, assistindo-se a um progressivo agravamento dos custos operacionais (CASK), inclusivamente do *jet-fuel*, que determinou a deterioração da margem da operação, isto apesar de a receita unitária ter aumentado naquele período (+29%), mas a ritmo inferior ao do crescimento dos custos (+47%).

332 Em 2019, a margem voltou a degradar-se substancialmente, desta feita em consequência da queda da receita unitária (-22%), num contexto em que os custos operacionais (CASK) até tinham evoluído favoravelmente (-12%).

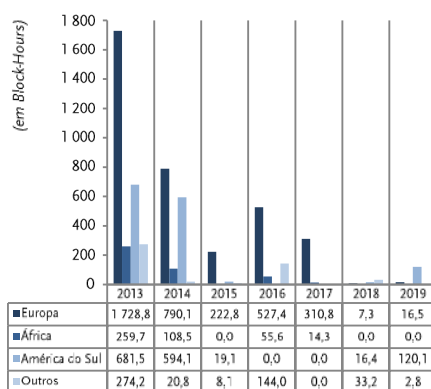
333 Ainda no contexto da atividade *charter*, cabe assinalar que foram pontualmente realizadas operações com margens de contribuição negativas²⁰⁷, circunstância em que as receitas obtidas nem sequer asseguraram a cobertura dos custos operacionais variáveis incorridos com as mesmas, desconhecendo-se, assim, o racional subjacente à decisão de as realizar.

334 Todavia, dado que em termos agregados as margens de contribuição foram consistentemente positivas, a atividade *charter* permitiu atenuar, ainda que ligeiramente, a expressão das perdas registadas pela operação global da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.²⁰⁸.

26.2.2. Rentabilidade por mercado

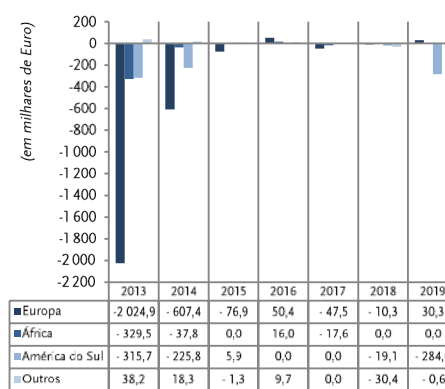
335 O essencial da atividade *charter* foi direcionada para os mercados Europeu e da América do Sul²⁰⁹, embora, como referido, a operação neste regime tenha registado uma significativa redução no período em análise, muito em particular para os destinos europeus.

Gráfico 38 – Atividade por mercado *charter* – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

Gráfico 39 – Margens operacionais por mercado *charter* – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



336 Por conseguinte, as perdas diretamente incorridas com a atividade *charter* também se atenuaram substancialmente – de -2,6 milhões de euros em 2013, para apenas 254 mil euros em 2019 (-90%).

²⁰⁷ Estão em causa 86 voos realizados entre Ponta Delgada/Terceira/Madrid/Terceira e de um voo Funchal *ad-hoc* para a Europa, em 2013, e sete voos Ponta Delgada *ad-hoc*, também para a Europa, em 2017.

²⁰⁸ Em termos agregados, entre 2013 e 2019 as receitas geradas pelos voos *charter* excederam em cerca de 9,9 milhões de euros os custos operacionais variáveis, incorridos para os realizar, margem que assegurou a cobertura de custos fixos naquele montante.

²⁰⁹ Para este efeito, recorreu-se ao indicador *Bloc-Hours*, que traduz o número de horas que a frota da empresa despendeu para aqueles destinos (cf. glossário).

337 Sucede, todavia, que a redução acentuada desta vertente de negócio da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., traduziu-se numa menor utilização da frota na época baixa, dificultando a diluição dos custos fixos associados e, conseqüentemente, a possibilidade de a empresa reduzir, por esta via, as rentabilidades negativas acumuladas no âmbito da sua atividade global, pois, historicamente, apesar de deficitária, a operação *charter* proporcionou sempre, em termos agregados, margens de contribuição positivas.

26.3. Atividade global

26.3.1. Indicadores operacionais e económicos globais

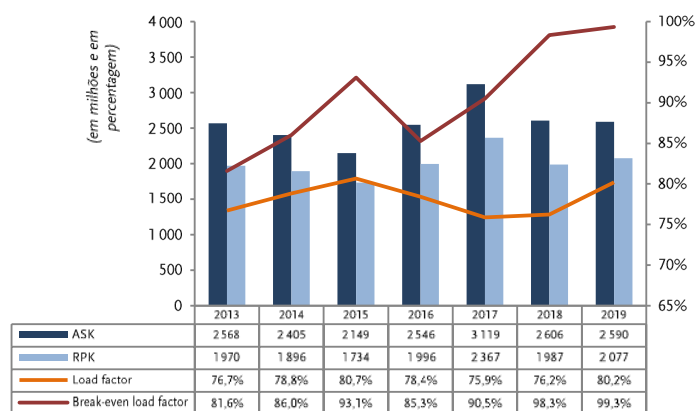
338 Os indicadores referentes à operação global da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., refletem os condicionalismos explicitados nos pontos precedentes que afetaram a sua atividade no período em consideração.

339 Assim, entre 2013 e 2015 observou-se uma progressiva diminuição da escala das operações (a oferta, expressa em ASK, regrediu 16%), motivada pela redução significativa da atividade *charter*, em particular naquele último ano, coincidente com o início do processo de renovação da frota, concretizada com o *phase-out* da primeira aeronave Airbus A310 e de um Airbus A320.

340 Com a entrada em linha do Airbus A330-200, em 2016, e do primeiro Airbus A321, no ano seguinte, assistiu-se a uma assinalável expansão da atividade (a oferta, em ASK, aumentou 45%), essencialmente direcionada para a operação regular nos mercados doméstico (ligações entre os Açores, o Continente e a Madeira) e da América do Norte.

341 Os últimos dois anos voltaram a ficar marcados por uma acentuada redução das operações (a oferta, em ASK, caiu 17%, para níveis próximos dos registados em 2013), refletindo os impactos do conturbado processo de renovação da frota, a que acresce o facto de, em 2019, uma das aeronaves Airbus A320 ter permanecido fora de operação praticamente todo o ano, num contexto em que, por opção gestonária, o Airbus A330-200 já tinha sido retirado de linha.

Gráfico 40 – Indicadores operacionais globais – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

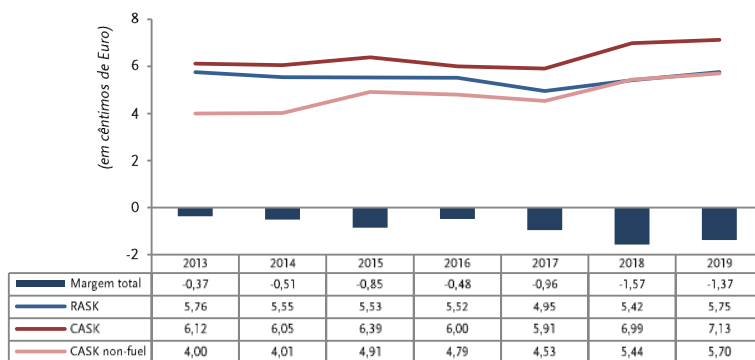
342 Os constrangimentos decorrentes das situações descritas explicam, maioritariamente, a intensificação do recurso ao fretamento de aeronaves em regime ACMI para assegurar algumas das operações programadas, sobretudo a partir de 2015.

343 Em suma, no período em apreço foram tomadas decisões relacionadas com o processo de renovação da frota que acabaram por afetar negativamente a posição competitiva da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., precisamente no momento em que esta, por via da liberalização parcial do espaço aéreo dos Açores, passou a confrontar-se com a concorrência de outras companhias aéreas na disputa por algumas das rotas que historicamente geravam mais valor.

344 Com efeito, tais decisões constituíram um elemento de pressão adicional sobre a estrutura de custos da empresa, que se agravou substancialmente – entre 2013 e 2019, o custo incorrido por lugar disponibilizado e por quilómetro percorrido, excluindo combustíveis (CASK *non-fuel*), aumentou 43%, com particular incidência nos últimos dois anos.

345 Adicionalmente, fruto das opções gestionárias em matéria de *pricing*, assistiu-se à degradação da tarifa média, que apenas em 2019 recuperou para os valores médios praticados em 2013. Porém, como os índices de ocupação (*load factor*) se mantiveram relativamente estáveis²¹⁰, a receita unitária (RASK)²¹¹ acabou por ser sujeita a uma progressiva erosão naquele período, tendência que apenas se infletiu em 2018.

Gráfico 41 – Custo (CASK) e receita (RASK) média unitária da operação global – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

346 Os impactos cumulativos do agravamento significativo da base de custos da empresa – melhor percecionado pela evolução do indicador CASK *non-fuel*, que exclui os custos com combustíveis – e da deterioração da receita unitária (RASK), determinaram a *performance* negativa da empresa e o conseqüente aprofundamento do seu desequilíbrio operacional, que já era evidente em 2013.

²¹⁰ O incremento do *load factor* em 2015 (+1,9%) resultou da assinalável redução da escala de operações registada naquele ano (a oferta, expressa em ASK, diminuiu 11% face a 2014).

²¹¹ Receita obtida por lugar disponibilizado e por quilómetro percorrido.

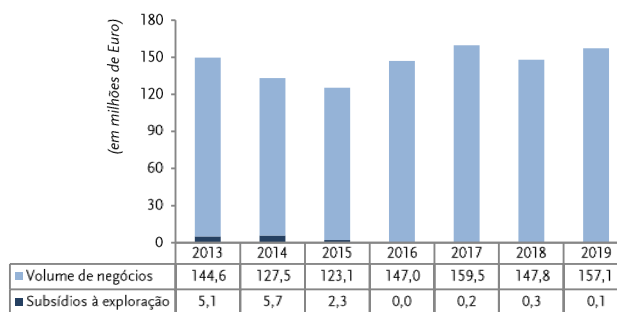
347 A conjugação destes dois fatores traduziu-se, inevitavelmente, numa operação sistematicamente deficitária, tendo a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., acumulado perdas na ordem dos 158,6 milhões de euros.

27. Desempenho económico

27.1. Volume de negócios e subsídios à exploração

348 Em consequência da redução dos níveis de atividade e da degradação da tarifa média na operação regular, entre 2013 e 2015 os rendimentos gerados pela exploração aérea registaram uma assinalável queda de 16%, atingindo neste último ano a sua expressão mínima no período em análise – cerca de 123 milhões de euros – iniciando, a partir daí, uma trajetória tendencialmente crescente, apenas interrompida em 2018.

Gráfico 42 – Volume de negócios e subsídios à exploração – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

349 O ajustamento em alta da tarifa média praticada nos últimos dois anos em análise – ainda que apenas em 2019 tenha recuperado para os valores médios de 2013 – explica, maioritariamente, aquela evolução.

350 Em resultado destes desenvolvimentos, entre 2013 e 2019 o volume de negócios da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., expandiu-se 7,5 milhões de euros (+5%), crescimento no entanto inferior ao registado pelos gastos relevantes da atividade operacional, como a seguir se evidenciará.

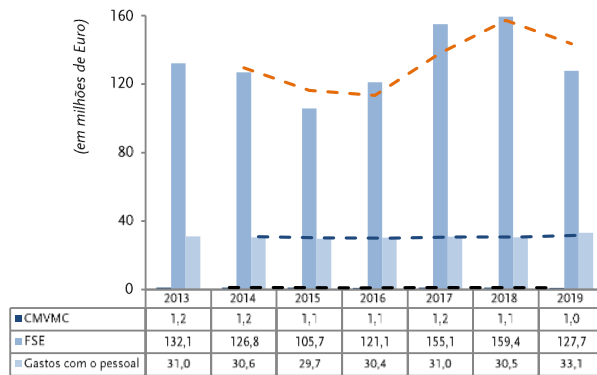
351 A perda de relevância dos subsídios à exploração na estrutura de rendimentos da empresa decorre das alterações introduzidas, a partir de março de 2015, no modelo de subsidiação das viagens realizadas por passageiros residentes e estudantes entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira, na sequência das quais a correspondente comparticipação do Estado passou a ser diretamente paga aos passageiros.

27.2. Gastos da atividade operacional

352 Os gastos relevantes da atividade operacional evoluíram tendencialmente em linha com o volume de negócios, embora tenham revelado alguma rigidez na adaptação às flutuações descendentes da atividade da empresa, reflexo do peso significativo da componente fixa na respetiva estrutura.

353 Neste contexto, cabe assinalar que a adoção da IFRS 16, em janeiro de 2019, teve impacto na expressão assumida neste ano pela rubrica de fornecimentos e serviços externos, a qual, por conseguinte, não é comparável com os exercícios anteriores, aspeto que deverá ser tido em consideração na análise do gráfico seguinte²¹².

Gráfico 43 – Gastos da atividade operacional – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

354 Todavia, desconsiderando o impacto decorrente da adoção da referida norma internacional de relato financeiro²¹³, verifica-se que no período em análise os gastos relevantes da atividade operacional ter-se-iam agravado 30,1 milhões de euros (+18,3%), excedendo largamente o acréscimo da faturação registado no mesmo (+7,5 milhões de euros).

355 Neste pressuposto, a expansão daqueles gastos seria praticamente determinada pela rubrica de fornecimentos e serviços externos (+28,2 milhões de euros), com destaque para o agravamento dos encargos incorridos com o fretamento de aeronaves em regime de ACMI (+18,1 milhões de euros) e com a manutenção (+11,6 milhões de euros), que ainda assim seria atenuado pela evolução favorável dos custos com combustíveis (-18,2 milhões de euros), refletindo a substancial queda dos preços nos mercados internacionais face a 2013, bem como os ganhos de eficiência proporcionados pelas novas aeronaves Airbus A321 que substituíram os Airbus A310.

²¹² Está em causa uma redução de 32,6 milhões de euros dos custos com rendas e manutenções referentes a aeronaves utilizadas em regime de locação, que no ano em referência deixaram de ser reconhecidos na rubrica de fornecimentos e serviços externos. Sobre o assunto, cf. doc. 03.09.11, p. 80.

²¹³ Para o efeito, adicionou-se a mencionada quantia de 32,6 milhões de euros ao montante pelo qual a rubrica de fornecimentos e serviços externos se encontra evidenciada nas demonstrações financeiras de 2019.

356 A componente dos gastos com o pessoal também se agravou (+2,1 milhões), refletindo os efeitos cumulativos das contratações efetuadas em 2019 e das atualizações salariais concretizadas neste mesmo exercício

357 No final de 2019, a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., contava com 633 trabalhadores, menos três do que em 2013.

Quadro 17 – Recursos humanos – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

Grupo de pessoal	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Δ 13/19
Pessoal navegante	309	295	296	310	305	284	326	5,5%
Pessoal de terra	257	280	258	268	276	262	258	0,4%
Manutenção de aeronaves	36	39	31	33	25	27	34	-5,6%
Handling	34	30	23	24	24	19	15	-55,9%
Total	636	644	608	635	630	592	633	-0,5%

Fonte: Grupo SATA.

Quadro 18 – Gastos com o pessoal – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

(em milhões de Euro)

Grupo de pessoal	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Δ 13/19
Pessoal navegante	20,6	21,6	20,8	21,3	21,9	21,2	24,0	16,6%
Pessoal de terra	8,3	6,9	6,8	6,8	7,0	7,4	7,1	-14,9%
Manutenção de aeronaves	1,5	1,5	1,5	1,7	1,5	1,4	1,5	6,0%
Handling	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	0,5	0,4	-30,8%
Total	31,0	30,6	29,7	30,4	31,0	30,5	33,1	6,6%

Fonte: Grupo SATA.

358 Este resultado foi alcançado porque naquele período o movimento de pessoal, embora irregular, traduziu-se, em termos líquidos, numa redução de 21 trabalhadores (19 afetos ao *handling* e dois à manutenção), que permitiu compensar os 18 efetivos que reforçaram o pessoal navegante (17) e de terra (um).

359 A distribuição dos efetivos por grupos de pessoal e correspondentes gastos revela que, em 2019, o pessoal navegante representava 51,5% dos recursos humanos da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., gerando encargos anuais de 24 milhões de euros (72,6% dos gastos totais com o pessoal; 73,7 mil euros por trabalhador). Por seu turno, o pessoal de terra concentrava 40,8% dos efetivos da empresa, com encargos anuais de 7,1 milhões de euros (21,4% dos gastos com o pessoal; 27,5 mil euros por trabalhador).

360 Conjuntamente considerados, estes dois grupos de pessoal representavam 92,3% dos efetivos da empresa e 94% dos encargos totais incorridos com o pessoal, que naquele ano ascenderam a 33,1 milhões de euros, registando um acréscimo de 2,1 milhões de euros (+6,6%) face a 2013.

361 Neste contexto, a reduzida expressão dos restantes grupos de pessoal poderá explicar-se pelo facto de a manutenção da frota ser maioritariamente assegurada com recurso ao *outsourcing* e os serviços de *handling* pela empresa mãe Sata Air Açores, S.A.

362 Nos Gráficos 44 e 45, *infra*, evidencia-se o impacto dos encargos com o pessoal na exploração da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

Gráfico 44 – Gastos com o pessoal vs. gastos operacionais

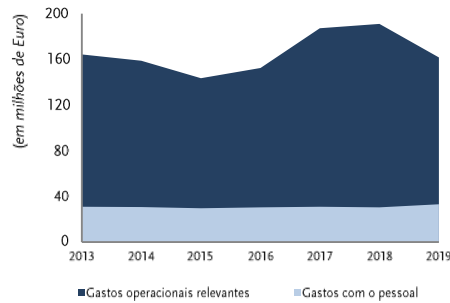
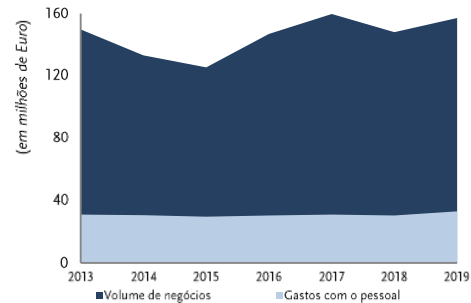


Gráfico 45 – Gastos com o pessoal vs. volume de negócios



Fonte: Processos de prestação de contas da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

363 Apesar da irregularidade que caracterizou o movimento de pessoal naquele período, os correspondentes encargos mantiveram-se na vizinhança dos 30/31 milhões de euros anuais, reflexo da rigidez que caracteriza esta componente da estrutura de gastos da empresa. Todavia, em 2019, o efeito conjunto da atualização salarial e da contratação de 41 trabalhadores projetou aqueles encargos para 33,1 milhões de euros, atingindo a expressão mais elevada no período em apreciação.

364 Ainda com referência a 2019, os gastos com o pessoal representaram 20,5% dos gastos operacionais relevantes incorridos no exercício (indicador que oscilou entre 16% e 20,7% nos restantes exercícios) e absorveram 21% do volume de negócios²¹⁴ gerado pela empresa naquele ano (entre 19,4% e 23,7% no restante período), assumindo, assim, um peso bem menos relevante na exploração comparativamente à situação constatada na outra empresa de transporte aéreo do Grupo – a Sata Air Açores, S.A.

365 Em 2019, os gastos operacionais relevantes totalizaram 161,8 milhões de euros – quantia que se encontra afetada pela adoção da IFRS 16, conforme explicitado – sendo a respetiva estrutura determinada pelos fornecimentos e serviços externos (79%) e pelos gastos com o pessoal (20%).

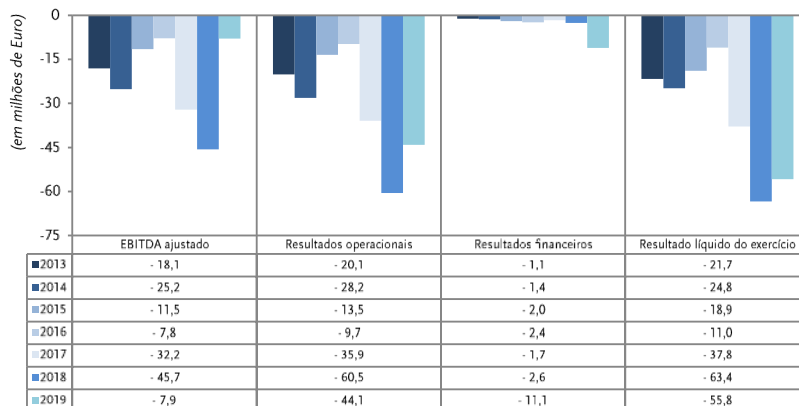
27.3. EBITDA e resultados

366 No período em apreço, foi manifesta a incapacidade da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., para libertar recursos através das suas operações, facto evidenciado pela expressão recorrentemente negativa do EBITDA²¹⁵.

²¹⁴ Para o efeito, consideraram-se as “Vendas e serviços prestados”, assim como os “Subsídios à exploração”, que neste caso deixaram de assumir relevância a partir de março de 2015, na sequência da entrada em vigor do novo modelo de transporte aéreo entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira, no âmbito do qual o subsídio à mobilidade de residentes e estudantes passou a ser diretamente pago a estes passageiros, em vez de o ser às companhias aéreas.

²¹⁵ Como assinalado, em virtude da adoção da IFRS 16 em 2019, as demonstrações financeiras relativas a este exercício não são comparáveis com as de exercícios anteriores. Consequentemente, a comparabilidade dos indicadores calculados com base naqueles documentos de prestação de contas encontra-se igualmente afetada.

Gráfico 46 – EBITDA ajustado e resultados – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

- 367 Com efeito, a situação de desequilíbrio operacional, que já era evidente em 2013, aprofundou-se de modo particularmente intenso a partir de 2017, circunstância a que não serão alheias determinadas decisões estratégicas e operacionais tomadas naquele período, que afetaram negativamente o desempenho e a posição financeira da empresa.
- 368 Foi o caso da opção gestonária relacionada com a escolha inicial do Airbus A330-200 para substituir os Airbus A310, decisão cujo racional nem o próprio conselho de administração que se encontrava em funções aquando do *phase-in* daquela aeronave – em fevereiro de 2016 – logrou alcançar, como comprova o facto de, logo em julho seguinte, ter revertido a estratégia de renovação da frota delineada pela anterior administração e acolhido a solução que neste âmbito tinha sido recomendada pelas consultoras Aviado Partners e Lufthansa Consulting, em 2014.
- 369 Os constrangimentos causados por aquela decisão inicial prolongaram-se por vários anos, com impactos assinaláveis na estrutura de custos da empresa (entre 2013 e 2019, o custo incorrido por lugar disponibilizado e por quilómetro percorrido, excluindo combustíveis (CASK *non-fuel*), agravou-se 43%).
- 370 Outro dos fatores que contribuiu para o agravamento do desequilíbrio operacional da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., prende-se com a decisão do acionista único de impor à empresa a exploração de rotas sujeitas a obrigações de serviço público sem a

Para maiores desenvolvimentos acerca da adoção da IFRS 16 e consequentes impactos nas demonstrações financeiras, cf. doc. 03.09.11, pp. 36, 37 e 77 a 81.

correspondente compensação financeira, no âmbito das quais, entre 2015 e 2019, foram acumulados prejuízos na ordem dos 40,7 milhões de euros²¹⁶.

371 As opções gestonárias relacionadas com o *pricing* também constituíram um fator de pressão adicional sobre a exploração, na medida em que se observou uma tendência para a degradação da tarifa média, que ao não ter estimulado suficientemente a procura acabou por implicar a degradação da receita unitária (RASK) e, conseqüentemente, o volume de recursos gerados pelas operações.

372 Este conjunto de circunstâncias que penalizaram a atividade da empresa encontra-se refletido nos recorrentes prejuízos operacionais registados²¹⁷, que, conjuntamente com o EBITDA, foram determinantes para a formação dos resultados líquidos negativos apresentados²¹⁸.

28. Posição financeira

28.1. Situação de falência técnica da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

373 Em consequência do resultado líquido negativo apurado em 2013 (-21,7 milhões de euros), a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., passou a confrontar-se com uma situação de falência técnica, refletida na expressão negativa do respetivo capital próprio (-3,7 milhões de euros), da qual não mais recuperaria.

²¹⁶ As rotas em causa e os prejuízos anuais incorridos com a sua exploração foram os seguintes:

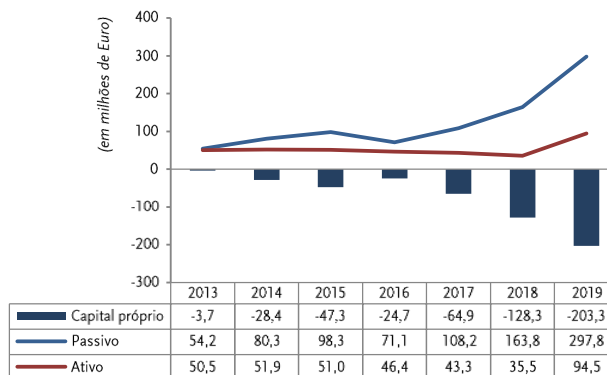
Rotas	2015	2016	2017	2018	2019	(em Euro)
						Total
Ponta Delgada/Funchal/Ponta Delgada	-189 477	-68 153	-519 882	-608 105	-632 429	-2 018 046
Ponta Delgada/Lisboa /Santa Maria/Ponta Delgada	-926 136	-1 384 665	-1 827 556	-2 010 117	-2 411 036	-8 559 510
Terceira/Lisboa/Pico/Terceira	-1 123 603	-1 310 202	-1 606 316	-2 080 118	-3 052 078	-9 172 317
Horta/Lisboa/Horta	-3 436 715	-2 803 503	-3 466 592	-4 577 556	-6 630 031	-20 914 397
Total	-5 675 931	-5 566 523	-7 420 346	-9 275 896	-12 725 574	-40 664 270

²¹⁷ A diferença de óticas entre a contabilidade analítica e a contabilidade geral conduz, necessariamente, à obtenção de valores distintos para os indicadores “margem operacional” e “resultados operacionais”. Com efeito, as margens operacionais apuradas pela contabilidade analítica refletem os aspetos económicos da gestão e permitem aferir o impacto das decisões gestonárias na rentabilidade da empresa. A análise efetuada no ponto 26., *supra*, teve subjacente os dados proporcionados pela contabilidade analítica.

Por seu turno, os resultados operacionais aqui referidos, apurados no âmbito da contabilidade geral, incorporam, para além daqueles aspetos, 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.). A título exemplificativo, salienta-se a decisão do conselho de administração, em 2020, de proceder ao reconhecimento nas demonstrações financeiras referentes ao exercício de 2018 de uma provisão, no montante de 13 milhões de euros, destinada a fazer face às responsabilidades emergentes do contrato de locação da aeronave Airbus A330-200, que tinha sido retirada de operação em novembro daquele ano, facto que motivou a reexpressão das demonstrações da posição financeira e de resultados referentes àquele exercício (cf. doc. 03.09.11, pp. 77 e 78).

²¹⁸ A informação financeira relativa a 2019 não é comparável com a dos exercícios anteriores.

Gráfico 47 – Ativo, passivo e capital próprio – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

374 Nos anos seguintes, o agravamento do desequilíbrio operacional da empresa foi progressivamente deteriorando a respetiva posição financeira, chegando-se ao ponto de, no final de 2019 – exercício que antecedeu o eclodir da pandemia da COVID-19 – o passivo representar mais do que o triplo do montante pelos quais os seus ativos se encontravam reconhecidos nas demonstrações financeiras, refletindo, em parte, os impactos decorrentes da adoção da IFRS 16 naquele ano²¹⁹.

375 A contínua erosão a que o capital próprio da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., foi sujeito no período em apreciação, maioritariamente devido à rentabilidade negativa das suas operações, traduziu-se numa perda de valor que ascendeu a cerca de 200 milhões de euros²²⁰.

28.2. Endividamento e encargos da dívida

376 A persistente incapacidade da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., para gerar recursos através das respetivas operações traduziu-se no crescente recurso ao endividamento para a obtenção dos meios financeiros necessários ao cumprimento das suas responsabilidades correntes.

377 No período em análise o passivo da empresa aumentou 243,6 milhões de euros (+449%), atingindo 297,8 milhões de euros no final de 2019. Deste montante, 125,7 milhões de euros (42%) reportavam-se a empréstimos concedidos por empresas do Grupo SATA²²¹, por conta

²¹⁹ Na sequência da qual o ativo e o passivo aumentaram 31,6 e 50,8 milhões de euros, respetivamente, enquanto o capital próprio, por via da rubrica de resultados acumulados, registou uma variação de -19,2 milhões de euros. Sobre o assunto, cf. doc. 03.09.11, pp. 78 a 81.

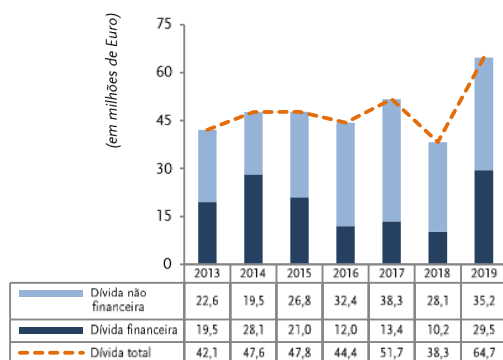
²²⁰ A perda de valor contabilístico corresponde à variação registada pelo capital próprio da empresa entre 2013 e 2019.

²²¹ Cuja posição, reportada ao final de cada um dos exercícios em análise, era a seguinte:

	(em milhões de Euro)						
Posição no final do exercício	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Sata Air Açores, S.A.	0,0	3,5	0,0	0,0	26,7	79,4	122,6
Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	0,0	1,1	0,0	0,0	0,6	4,6	3,1
Total	0,0	4,6	0,0	0,0	27,3	84,0	125,7

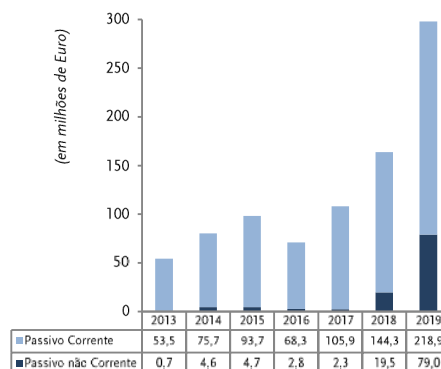
dos quais foram debitados juros no montante de 4,8 milhões de euros, correspondentes a uma taxa média de 4,578%^{222/223}.

Gráfico 48 – Dívida total – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

Gráfico 49 – Estrutura do endividamento – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



- 378 Quanto à restante dívida financeira, que desde 2014 vinha a exibir uma trajetória tendencialmente descendente, sofreu novo impulso em 2019, mas exclusivamente devido aos impactos da adoção da IFRS 16.
- 379 Face à expansão do passivo remunerado, os encargos da dívida passaram de 1,1 milhões de euros em 2013, para 11,1 milhões de euros em 2019, dos quais 5 milhões de euros decorrem da aplicação da referida norma internacional de relato financeiro²²⁴.
- 380 Por seu turno, a dívida não financeira também se expandiu (+10 milhões de euros; +56%), atingindo 35,5 milhões no final de 2019. Parte substancial destas responsabilidades (26, milhões de euros; 74% do total) respeitava a créditos de fornecedores.
- 381 Na estrutura de endividamento da empresa prevaleciam as responsabilidades com grau de exigibilidade até um ano (73% do passivo), as quais incluíam os empréstimos obtidos junto de outras empresas do Grupo, operações que, todavia, não tinham um prazo de reembolso definido.
- 382 De qualquer modo, a expressão assumida pelos restantes passivos com esta maturidade, na ordem dos 93,2 milhões de euros – montante correspondente a 59% do volume de negócios registado em 2019 – traduzia ainda assim um nível de endividamento insustentável, face ao histórico de rentabilidades negativas acumuladas pela empresa com as suas operações.

²²² Nas demonstrações financeiras individuais da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., os empréstimos em causa encontram-se registados em “Outras contas a pagar”, no passivo corrente, em virtude de não terem um prazo de reembolso definido.

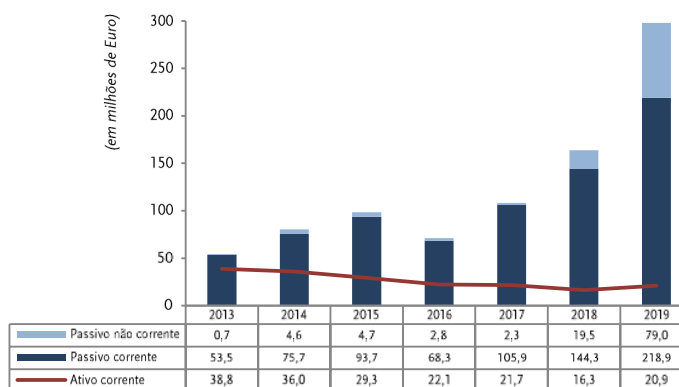
²²³ Taxa que corresponde ao quociente dos juros debitados em 2019 pelo saldo médio dos referidos empréstimos, tendo por referência a respetiva posição reportada ao final dos exercícios de 2018 e de 2019.

²²⁴ Doc. 03.09.11, p. 36.

28.3. Risco de liquidez

383 No período em análise, a tesouraria da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., esteve sob permanente pressão, facto evidenciado pela progressiva degradação do rácio de liquidez geral²²⁵.

Gráfico 50 – Ativo corrente, passivo corrente e passivo não corrente – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

384 O passivo corrente excedeu sistematicamente o ativo corrente (198 milhões de euros em 2019), circunstância que obrigou a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., a recorrer às restantes empresas do Grupo para financiar as respetivas necessidades de tesouraria – em 2018, os empréstimos concedidos com esta finalidade pela Sata Air Açores, S.A., e pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A., totalizavam 84 milhões de euros, verba que foi reforçada no exercício seguinte, passando para 125,7 milhões de euros.

385 O agravamento do risco de liquidez da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., reflexo da situação de grave desequilíbrio financeiro com que se confrontou naquele período, foi enfatizado pelo auditor externo, no âmbito da certificação legal das contas individuais da empresa, em todos os exercícios analisados.

29. Qualidade do reporte financeiro

386 Na certificação legal das contas individuais da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., referentes ao exercício de 2019, o revisor oficial de contas expressou duas reservas por desacordo, relacionadas com:

- o reconhecimento de ativos por impostos diferidos (10,5 milhões de euros), reserva recorrentemente expressa, pelo menos desde 2013;
- o registo de uma perda parcial por imparidades em ativos por direitos de uso, decorrente da adoção da IFRS 16 – Locações, a qual, na opinião do auditor externo,

²²⁵ Rácio que estabelece a relação entre o ativo corrente (ativos realizáveis até 12 meses da data do balanço) e o passivo corrente (responsabilidades exigíveis em idêntico prazo).

devido à «(...) incerteza atual decorrente dos fatores de risco operacional associados às alterações da atividade do transporte aéreo, modelo de negócio e de privatização (...)», deveria ter sido registada para a totalidade daqueles ativos, motivo pelo qual «(...) o ativo, os resultados acumulados e os resultados do exercício encontram-se sobreavaliados em 54.878 milhares de euros, 31.626 milhares de euros e 23.252 milhares de euros, respetivamente»²²⁶.

387 A redução do número de reservas expressas na certificação legal das contas de 2019, comparativamente a 2013 – neste exercício o revisor oficial de contas tinha expressado três reservas²²⁷, todas por limitação de âmbito – indicia que a qualidade do reporte financeiro melhorou.

²²⁶ Doc. 03.09.11, pp. 124 a 132 do ficheiro.

²²⁷ Com um âmbito bem mais vasto do que aquelas que foram expressas em 2019 (doc. 03.09.14, pp. 136 a 139 do ficheiro).

Capítulo IV Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

30. Objeto

388 No período em apreciação não foram promovidas alterações ao objeto social da Sata
Gestão de Aeródromos, S.A., o qual consiste na promoção e execução do planeamento e
exploração do serviço público de apoio aeroportuário à aviação civil nos aeródromos do
Corvo, Graciosa, Pico e São Jorge e na aerogare das Flores²²⁸, ao abrigo de um contrato de
concessão celebrado com a Região Autónoma dos Açores.

31. Órgãos sociais

389 Os órgãos sociais da Sata Gestão de Aeródromos, S.A. – a assembleia geral, o conselho de
administração e o fiscal único – também mantiveram a respetiva composição²²⁹.

32. Concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil na Região Autónoma dos Açores

32.1. Contrato de concessão

390 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 Flores²³⁰.

391 Em maio de 2016 a concessão foi renovada pelo período de cinco anos, ou seja, até
01-07-2020²³¹. As condições subjacentes ao contrato de concessão em apreço constam do
[Relatório n.º 1/2016 – FS/SRATC](#), de 21-01-2016, para onde se remete²³².

32.2. Compensação financeira

392 A compensação financeira a atribuir pela Região Autónoma dos Açores à concessionária,
para o período de 2005 a 2015 (até 1 de julho), ascendia a 23,2 milhões de euros.

²²⁸ Doc. 03.01.03.

²²⁹ O conselho de administração é constituído por três administradores executivos, sendo um deles presidente. Por seu turno, a mesa da assembleia geral é composta pelo presidente e secretário.

²³⁰ Doc.ºs 03.15.01 e 03.15.02.

²³¹ Cf. [Resolução do Conselho do Governo n.º 103/2016](#), de 25 de maio.

²³² Cf. ponto 41., do volume II, p. 101.

393 No que concerne aos anos de 2015 (a partir 2 de julho) a 2020 (até 1 de julho), o montante a conceder foi de 15 milhões de euros²³³.

394 O valor efetivo das transferências mensais corresponde à compensação financeira anual deduzida das taxas cobradas pela concessionária.

395 No período de 2013 a 2019, a compensação financeira atribuída à Sata Gestão de Aeródromos, S.A., como contrapartida dos serviços prestados no âmbito do contrato em apreço, ascendeu a 14,5 milhões de euros, verba já deduzida das importâncias relativas às taxas cobradas pela empresa.

Quadro 19 – Compensação financeira – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

(em Euro)

Componentes	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Compensação financeira contratada	2 443 658	2 491 244	2 713 548	2 911 825	2 970 061	3 029 462	3 090 052	28 967 020
Serviços de gestão contabilizados	1 582 315	1 740 189	1 470 171	1 649 621	1 481 913	3 613 168	1 554 615	14 473 491

Fonte: Grupo SATA.

33. Execução de investimentos

33.1. Planos anuais de exploração propostos pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

396 A Sata Gestão de Aeródromos, S.A., é também responsável pela realização de investimentos que possam ser cometidos pela concedente, sendo que a formalização do financiamento para estas obrigações é efetuada através de resoluções ou protocolos aprovados entre as partes²³⁴.

397 Uma vez que muitos dos projetos não foram concretizados no ano previsto, foi necessário eliminar os montantes relativos aqueles que tinham transitado de anos anteriores, de forma a obter as reais intenções de investimento para o período 2013-2019.

²³³ O contrato foi celebrado pelo prazo de 10 anos – 2005 a 2015 – contemplando a possibilidade de ser renovado por períodos de cinco anos, até ao limite máximo de 20 anos. Nos primeiros 10 anos, a compensação financeira prevista atribuir à Sata Gestão de Aeródromos, S.A., tinha o seguinte escalonamento anual:

(em Euro)

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
1 062 194	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	23 217 885

De acordo com a proposta de renovação do contrato de concessão, abrangendo o período de 2015 a 2020, as verbas anuais a transferir para a concessionária eram as seguintes (doc. 03.15.03):

(em Euro)

2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
1 455 912	2 911 825	2 970 061	3 029 462	3 090 052	1 575 926	15 033 239

²³⁴ Cf. n.º 5 da cláusula 7.ª do contrato de concessão.

Quadro 20 – Planos anuais de exploração propostos pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

(Em Euro)

Plano de investimentos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Governo Regional dos Açores	2 989 248	3 430 075	21 532 825	3 445 223	16 013 169	9 319 200	10 667 123	67 396 863
Direção Regional dos Transportes	2 900	0	0	0	1 160 000	1 189 600	1 479 600	3 832 100
Subtotal	2 992 148	3 430 075	21 532 825	3 445 223	17 173 169	10 508 800	12 146 723	71 228 963
Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	64 150	160 800	160 540	148 700	120 050	52 222	71 250	777 712
Compensação adicional à exploração	926 101	288 300	0	0	0	0	0	1 214 401
Total	3 982 399	3 879 175	21 693 365	3 593 923	17 293 219	10 561 022	12 217 973	73 221 076
Eliminando investimentos transitados de anos anteriores								
Governo Regional dos Açores	408 248	347 700	6 955 477	154 723	9 764 469	4 356 200	10 667 123	32 653 940
Direção Regional dos Transportes	2 900	0	0	0	100 000	0	1 479 600	1 582 500
Subtotal	411 148	347 700	6 955 477	154 723	9 864 469	4 356 200	12 146 723	34 236 440
Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	17 450	50 900	35 240	71 000	69 550	21 722	71 250	337 112
Compensação adicional à exploração	758 606	288 300	0	0	0	0	0	1 046 906
Total	1 187 204	686 900	6 990 717	225 723	9 934 019	4 377 922	12 217 973	35 620 458

Fonte: Grupo SATA.

398 Assim, os investimentos da responsabilidade da tutela inseridos nos planos de exploração propostos para o período em apreço ascenderam a 34,2 milhões de euros²³⁵.

33.2. Remessa dos planos anuais de exploração à concedente

399 Os planos anuais de exploração da concessionária são remetidos à concedente para aprovação até ao final do mês de julho do ano anterior²³⁶.

400 De acordo com a informação disponibilizada pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A., apenas o plano de exploração relativo ao exercício de 2019 foi remetido tempestivamente²³⁷.

33.3. Planos de exploração aprovados pela concedente

401 Não foi possível apurar o valor dos investimentos, da responsabilidade da concedente, cuja execução foi cometida à Sata Gestão de Aeródromos, S.A., para o período de 2013 a 2019, uma vez que os planos plurianuais de exploração²³⁸, aprovados em 2011 e 2012, não continham qualquer indicação quanto ao âmbito temporal e respetivo escalonamento

²³⁵ Referentes ao Governo da Região Autónoma dos Açores e à Direção Regional dos Transportes.

²³⁶ Cf. n.º 1 da cláusula 11.ª do contrato de concessão.

²³⁷ Em 26-07-2018 (doc. 03.16.01). Os planos de exploração dos anos de 2013, 2015 e 2018 foram remetidos em 07-09-2012, 16-09-2014 e 28-08-2017, respetivamente (doc.ºs 03.16.02 a 03.16.04). No que concerne aos exercícios de 2014, 2016 e 2017, a entidade não dispunha de informação sobre as datas de remessa dos mesmos (doc. 03.16.05).

²³⁸ Aprovados através das Resoluções do Conselho de Governo n.º 61/2011, de 29 de abril, e n.º 99/2012, de 29 de junho.

anual, desconhecendo-se o conseqüente impacto financeiro nos exercícios de 2013 e seguintes.

402 Contudo, foram aprovados os planos anuais de exploração dos aeródromos regionais para os anos de 2013 e 2016, através de Resoluções do Conselho de Governo²³⁹, e para os exercícios de 2017 a 2019, através de despachos²⁴⁰ dos Secretários Regionais dos Transportes e Obras Públicas, tendo sido cometida à empresa a execução de diversos investimentos, da responsabilidade da Região Autónoma dos Açores, que ascenderam a 21 milhões de euros²⁴¹, conforme quadro *infra*.

Quadro 21 – Planos anuais de exploração aprovados

(em Euro)

Anos	Resolução do Conselho do Governo		
	Número	Data	Montante
2013	56	04-06-2013	357 480
2016	103	25-05-2016	6 760 223
Despacho			
2017	-	03-07-2017	3 948 500
2018	-	10-01-2018	3 973 266
2019	-	12-02-2019	5 920 600
Total			20 960 069

403 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.

²³⁹ Cf. Resoluções do Conselho de Governo n.º 56/2013, de 4 de junho, e n.º 103/2016, de 25 de maio.

²⁴⁰ Despachos de 03-07-2017, 10-01-2018 e 12-02-2019, respetivamente (doc.ºs 03.15.04 a 03.15.06).

²⁴¹ Por um lado, e como referido, os planos plurianuais de exploração, aprovados em 2011 e 2012, poderão ter tido impacto financeiro nos exercícios de 2013 e seguintes, cujos montantes não foram apurados. Por outro lado, esta verba poderá estar inflacionada pelo facto de existirem alguns investimentos que não foram realizados no ano e que transitaram para exercícios subseqüentes.

Quadro 22 – Protocolos e alterações celebrados com a tutela

(Em Euro)

Data do protocolo	29-10-2013	07-09-2016	03-07-2017	16-07-2018	12-02-2019	Total
Data da alteração	-	29-03-2019	29-03-2019	20-08-2018	-	
Período	2013	2016-2020	2017-2020	2018	2019-2020	
2013	357 480,00					357 480,00
2016		1 762 106,00				1 762 106,00
2017		1 100 764,35	1 238 884,65			2 339 649,00
2018		76 736,50	464 460,00	1 338 266,00		1 879 462,50
2019		52 692,00	230 572,35		1 132 100,00	1 415 364,35
Apoio financeiro	357 480,00	2 992 298,85	1 933 917,00	1 338 266,00	1 132 100,00	7 754 061,85

404 Entre 2013 e 2019, o total do apoio financeiro a atribuir pela Região para a realização de investimentos era de 7,8 milhões de euros, formalizado através de cinco protocolos e respetivas alterações.

33.4. Despesa prevista e realizada e respetiva comparticipação

405 A despesa total prevista realizar pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A., no âmbito dos referidos investimentos, foi de 23,3 milhões de euros²⁴², dos quais apenas viriam a ser executados 8,5 milhões de euros (24,9%).

Quadro 23 – 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	3 534 205	707 118	2 827 088	1 498 483	693 210	805 273	1 487 463	693 210	0
Ilha de São Jorge	3 377 805	190 247	3 187 559	613 257	190 247	423 010	1 368 427	21 206	169 040
Ilha Graciosa	10 048 247	1 517 704	8 530 543	2 733 212	1 491 798	1 241 415	2 351 123	1 364 752	127 046
Ilha do Corvo	6 237 942	2 069 730	4 168 212	3 667 887	2 069 019	1 598 868	2 392 049	1 975 575	93 444
Ilha das Flores	148 838	0	148 838	3 275	0	3 275	155 000	0	0
Ilhas de São Jorge e Graciosa	-	618 118	-618 118	-	602 798	-602 798	-	63 775	539 023
Total	23 347 037	5 102 916	18 244 121	8 516 114	5 047 072	3 469 043	7 754 062	4 118 518	928 554

Fonte: Quadro II - Investimentos realizados pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A., ao abrigo do contrato de concessão no período de 2013 a 2019, disponibilizado pela entidade auditada no decurso dos trabalhos de campo (doc. 03.15.07).

406 A reduzida taxa de execução dos investimentos foi justificada pela entidade auditada com os atrasos registados, quer no lançamento dos procedimentos concursais com vista à realização de determinadas empreitadas, quer na emissão da faturação relativa aos

²⁴² Investimentos realizados pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A., ao abrigo do contrato de concessão, no período de 2013 a 2019 (doc. 03.15.07, quadro II).

diversos projetos que estavam em curso em 2019, ou ainda porque alguns dos investimentos previstos deixaram, entretanto, de ser considerados prioritários, por questões de ordem operacional relacionadas com os requisitos e exigências da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC)²⁴³.

407 Para financiar os investimentos em referência, a Sata Gestão de Aeródromos, S.A., apresentou diversas candidaturas aos programas operacionais PROCONVERGÊNCIA²⁴⁴ e PO-AÇORES 2020²⁴⁵, envolvendo este último uma despesa pública de 6 milhões de euros²⁴⁶, tendo sido aprovada uma comparticipação do FEDER de 5,1 milhões de euros, correspondente a 85% da despesa elegível.

408 A despesa realizada foi de 8,5 milhões de euros, dos quais 5 milhões de euros foram objeto de comparticipação do FEDER, pelo que a componente financeira da responsabilidade da concedente foi de 3,5 milhões de euros.

409 As transferências provenientes do FEDER totalizavam 4,1 milhões de euros, encontrando-se por receber o montante de 928,6 mil euros²⁴⁷, enquanto as concretizadas pela Região Autónoma dos Açores, no âmbito dos protocolos, ascenderam a 7,8 milhões de euros.

410 Assim, de acordo com a informação prestada pela empresa, a Região Autónoma dos Açores transferiu para a Sata Gestão de Aeródromos, S.A., verbas que excederam em 4,3 milhões de euros a componente não comparticipada das despesas de investimento realizadas.

411 Contudo, apuraram-se divergências entre as transferências recebidas em excesso pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A., insertas na informação prestada pela entidade²⁴⁸, e os elementos constantes das notas 10 e 17 do anexo às demonstrações financeiras referentes ao exercício de 2019.

²⁴³ Cf. doc. 03.20.22.

²⁴⁴ O exercício de 2013 foi ainda abrangido por algumas candidaturas ao PROCONVERGÊNCIA. Contudo, as transferências FEDER insertas no Quadro 23 dizem apenas respeito ao programa AÇORES 2020.

²⁴⁵ Operações integradas no Eixo Prioritário 07 – “Transportes sustentáveis e principais redes de infraestruturas”.

²⁴⁶ Cf. [Apêndice XI](#).

²⁴⁷ Em 31-12-2021, a importância a receber era de 25,1 mil euros (doc. 03.15.07, quadro I).

²⁴⁸ Doc. 03.15.07, quadros I e II.

**Quadro 24 – Outras contas a receber/pagar –
Notas 10 e 17 do anexo às demonstrações financeiras de 2019**

(em Euro)

	Balanço a 31-12-2019 - Notas 10 e 17 - Outras contas a receber/pagar				
	Total do protocolo (1)	Executado (2)	Recebido (3)	Ajustamentos (4)	A pagar (5)=(2)-(3)-(4)
Ilha do Pico	11 551 201	9 273 113	9 955 060	0	-681 947
Ilha de São Jorge	32 409 889	29 383 720	30 168 468	0	-784 748
Ilha das Flores	942 877	676 838	852 917	0	-176 079
Ilha do Corvo	8 649 058	5 448 480	6 144 701	0	-696 221
Ilha Graciosa	13 422 663	5 424 292	6 461 173	0	-1 036 881
Compensações adicionais	0	328 878	0	328 878	0
Total	66 975 688	50 535 321	53 582 319	328 878	-3 375 876

Nota: O monte de 3,4 milhões de euros inclui a dedução de 541,6 mil euros a receber da Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas, pelo que a verba transferida em excesso à data de 31-12-2019 era de 3,9 milhões de euros.

412 De acordo com o referido anexo²⁴⁹, até 31-12-2019 a Região Autónoma dos Açores tinha transferido em excesso uma verba na ordem dos 3,9 milhões de euros, enquanto na informação disponibilizada pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A., constava uma importância de 4,3 milhões de euros²⁵⁰.

34. Desempenho económico

34.1. Volume de negócios

413 A compensação financeira²⁵¹ relativa ao contrato de concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil²⁵² e as taxas cobradas pela utilização do domínio público ou dos respetivos serviços e equipamentos²⁵³ constituem as principais fontes de rendimentos da Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

414 No período em apreciação, o volume de negócios da empresa evidenciou um comportamento irregular, devido às oscilações, ainda que pouco expressivas, da componente relativa à compensação financeira atribuída no âmbito do referido contrato, excetuando o exercício de 2018, em que a variação registada ficou essencialmente a dever-se ao ajustamento dos valores relativos a exercícios anteriores, tendo por base a evolução anual do índice médio de preços no consumidor²⁵⁴.

²⁴⁹ Cf. doc. 03.09.13, pp. 64 e 67.

²⁵⁰ Cf. diferença entre as colunas 7 (7 754 062 euros) e 6 (3 469 043 euros) do Quadro 23.

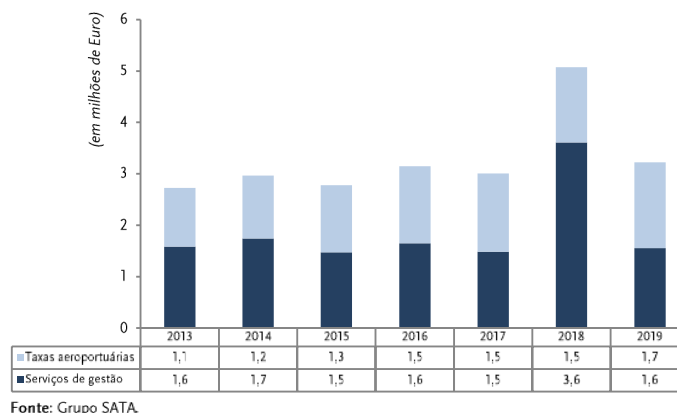
²⁵¹ Contabilizada como “Serviços de gestão”.

²⁵² Nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e São Jorge e na aerogare das Flores. De assinalar que o contrato de concessão outorgado em 01-07-2005, por um prazo de 10 anos e termo em 30-06-2015 (doc. 03.15.01), foi posteriormente renovado pelo período de cinco anos, através da [Resolução do Conselho do Governo n.º 103/2016](#), de 25 de maio.

²⁵³ Como por exemplo as taxas de tráfego e de assistência em escala (*handling*).

²⁵⁴ Em conformidade com o estabelecido no n.º 3 da cláusula 13.^a do contrato de concessão.

Gráfico 51 – Volume de negócios – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

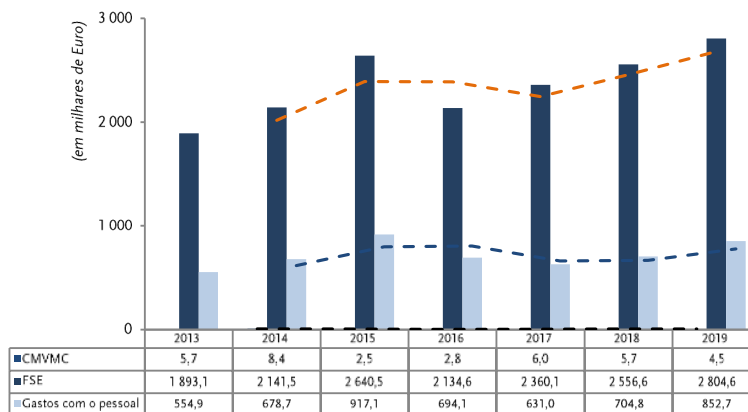


415 Em 2019, o volume de negócios ascendeu a 3,3 milhões de euros – mais 600 mil euros (+17,4%) do que em 2013 – acréscimo motivado pela evolução da componente relativa às taxas aeroportuárias (+45,8%), refletindo o aumento do movimento de aeronaves e de passageiros nas infraestruturas aeroportuárias em causa, sobretudo a partir de 2015.

34.2. Gastos da atividade operacional

416 Com exceção do exercício de 2016, os gastos associados à atividade operacional exibiram uma trajetória de crescimento contínuo, atingindo 3,7 milhões de euros em 2019 – um aumento de 1,2 milhões de euros (+49%) face a 2013.

Gráfico 52 – Gastos da atividade operacional – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.



417 Esta evolução foi maioritariamente determinada pelo acréscimo dos gastos incorridos no âmbito da rubrica de fornecimentos e serviços externos (+912 mil euros do que em 2013; +48,2%), componente que em 2019 representava 77% da estrutura de gastos operacionais da empresa.

418 Os gastos com o pessoal também se agravaram naquele período, tendo aumentado 300 mil euros (+53,7%) comparativamente a 2013, refletindo os efeitos cumulativos da contratação de novos trabalhadores e das atualizações salariais concretizadas em 2019.

419 Após um significativo impulso de novas contratações em 2014 (mais oito trabalhadores, traduzindo um acréscimo de 47% dos recursos humanos empregues face ao ano anterior), nos anos subsequentes o nível de emprego da empresa permaneceu relativamente estável, na medida em que a saída de cinco trabalhadores em 2017 foi colmatada com a contratação de outros seis, logo no ano seguinte.

Quadro 25 – Recursos humanos e gastos associados – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

(em número e em milhares de Euro)

Recursos humanos e respetivos gastos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Δ 13/19
Trabalhadores	17	25	26	24	19	25	27	58,8%
Gastos anuais	554,9	678,7	917,1	694,1	631,0	704,8	852,7	53,7%

Fonte: Grupo SATA.

420 Tendo patente a evolução intranual do número de trabalhadores da empresa, verifica-se que o comportamento evidenciado pelos correspondentes gastos não é consistente com o movimento de pessoal observado nos exercícios de 2015, 2016 e 2019.

421 Na realidade, por comparação com os anos anteriores, em 2015 e em 2019 o movimento de pessoal traduziu-se na criação líquida de, respetivamente, um e dois postos de trabalho, exercícios em que os gastos com o pessoal registaram acréscimos de 238,4 mil euros (+35,1%) e de 148 mil euros (+21%).

422 Por seu turno, em 2016 verificou-se a redução líquida de dois postos de trabalho e um decréscimo de 223 mil euros (-24,3%) dos gastos com o pessoal face ao ano anterior.

423 De acordo com os esclarecimentos obtidos, o agravamento daqueles encargos em 2015 resultou essencialmente do facto de neste exercício, coincidente com o do término do contrato de concessão, terem, por este motivo, sido reconhecidos os gastos incorridos em 2013 e 2014 com seis trabalhadores afetos ao controlo do tráfego aéreo nas zonas envolventes às torres de controlo (5 milhas), serviço cuja responsabilidade foi atribuída à empresa sem a adequada compensação financeira, apesar desta a ter reiteradamente solicitado à concedente, aparentemente sem sucesso.

424 Já em 2016, apenas foram imputados os gastos efetivamente incorridos no exercício com aqueles trabalhadores, razão pela qual se registou a assinalada redução de encargos.

425 O agravamento dos gastos com o pessoal em 2019 foi justificado com a revisão de algumas carreiras e a atualização das respetivas tabelas salariais.

426 Com referência ao final de 2019, encontravam-se ao serviço da Sata Gestão de Aeródromos, S.A., 27 trabalhadores, mais 11 (+59%) do que em 2013, tendo os correspondentes encargos anuais ascendido a 852,7 mil euros (31,6 mil euros por trabalhador), traduzindo um acréscimo de 297,9 mil euros (+54%) comparativamente a 2013.

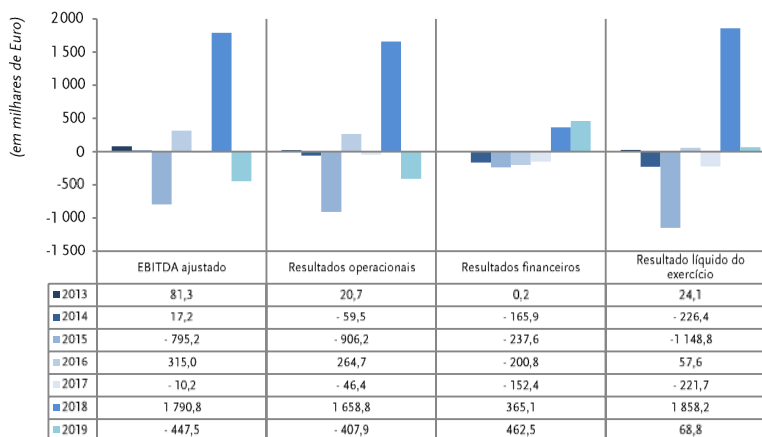
34.3. EBITDA ajustado e resultados

427 A *performance* operacional da Sata Gestão de Aeródromos, S.A., degradou-se no período em consideração, facto que poderá indiciar uma situação de subfinanciamento do serviço público prestado pela empresa no âmbito do contrato de concessão celebrado com a Região Autónoma dos Açores.

428 De facto, a partir de 2015 – com a assinalada exceção do exercício 2018 – o EBITDA apresentou uma expressão tendencialmente negativa, consequência do crescimento contínuo dos gastos operacionais num contexto em que o volume de negócios registou uma evolução irregular, regredindo nuns exercícios e expandindo-se noutros, mas neste caso a ritmo inferior ao da evolução daqueles gastos.

429 Este comportamento do EBITDA refletiu-se na expressão dos resultados operacionais e dos resultados líquidos, que evoluíram em linha com o referido indicador, à exceção de 2019, exercício em que os resultados financeiros foram determinantes para a formação do resultado líquido positivo apurado (cerca de 69 mil euros).

Gráfico 53 – EBITDA ajustado e resultados – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

430 Na realidade, o resultado líquido do exercício de 2019 apenas foi alcançado porque naquele ano a Sata Gestão de Aeródromos, S.A., debitou às empresas de transporte aéreo do Grupo SATA juros no montante de 582 mil euros, a título de remuneração dos empréstimos que lhes concedeu para apoio à tesouraria.

34.4. Investimentos realizados

431 Entre 2013 e 2019, a Região Autónoma dos Açores cometeu à empresa a execução de um conjunto de investimentos nas diversas infraestruturas aeroportuárias concessionadas, com um montante de despesa prevista na ordem dos 23,3 milhões de euros.

- 432 Neste contexto, 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.
- 433 Para financiar a respetiva execução, a empresa apresentou candidaturas a fundos comunitários, assumindo a Região Autónoma dos Açores o compromisso de suportar a componente não participada. Porém, foram recorrentes os atrasos registados na regularização das verbas devidas pela Região, facto que a obrigou a financiar-se junto das outras empresas do Grupo.
- 434 A situação viria a ser sanada, dando-se mesmo o caso de os montantes transferidos pela Região Autónoma dos Açores nos últimos dois anos em análise terem excedido as quantias efetivamente devidas – tendo por referência o final de 2019, tais verbas ultrapassaram em 3,9 milhões de euros a componente não participada das despesas de investimento realizadas pela empresa²⁵⁵.
- 435 Parte destes recursos acabou por ser utilizada no financiamento das necessidades de tesouraria da Sata Air Açores, S.A., e da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., através da concessão de empréstimos, remunerados a taxas de juro refletindo as condições de mercado²⁵⁶.

35. Posição financeira

35.1. Indicadores de estrutura financeira

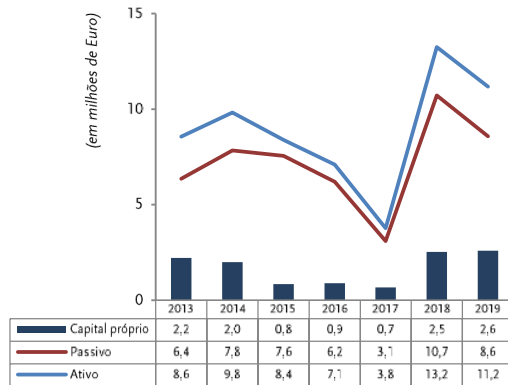
- 436 A dimensão do prejuízo registado em 2015 (-1,1 milhões de euros) provocou uma forte degradação da estrutura de capitais da Sata Gestão de Aeródromos, S.A., com os indicadores de autonomia financeira (10%) e de solvabilidade (11,1%) a atingirem a sua expressão mínima naquele ano, encetando a partir de então uma trajetória de recuperação, influenciada pelo ajustamento da compensação financeira referente a exercícios anteriores concretizada em 2018, assim como pelos juros debitados a outras empresas do Grupo.

²⁵⁵ Tal situação advém do facto de a concedente ter realizado as transferências para a concessionária de acordo com os montantes inscritos nos protocolos celebrados entre as partes e não em função da execução dos investimentos – cf. justificação apresentada pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A. (doc. 01.02.12, p. 3 do ficheiro).

²⁵⁶ No quadro seguinte é apresentada informação relativa às operações de financiamento realizadas entre a Sata Gestão de Aeródromos, S.A., e as outras empresas do Grupo SATA, evidenciando-se a posição das correspondentes responsabilidades reportada ao final de cada um dos exercícios em causa:

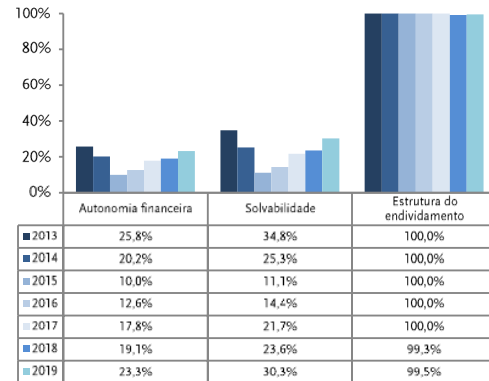
Posição no final do exercício	<i>(em milhões de Euro)</i>						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Empréstimos obtidos	4,9	2,0	2,6	1,9	0,0	0,0	0,0
Empréstimos concedidos	0,0	1,1	0,1	0,5	2,2	11,7	9,8

Gráfico 54 – Ativo, passivo e capital próprio – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

Gráfico 55 – Indicadores de estrutura financeira – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.



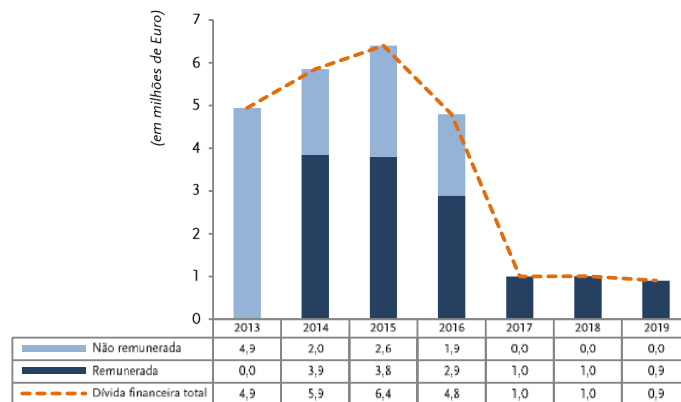
437 No final de 2019, a estrutura do ativo era determinada em cerca de 88% pelos empréstimos concedidos às empresas de transporte aéreo do Grupo, totalizando 9,8 milhões de euros²⁵⁷.

35.2. Endividamento e encargos da dívida

438 Os atrasos registados no pagamento das verbas devidas pela Região Autónoma dos Açores no âmbito do contrato de concessão levaram a Sata Gestão de Aeródromos, S.A., a financiar-se junto das empresas do Grupo e a recorrer a endividamento bancário.

439 Assim, até 2016 foram estas as principais fontes de financiamento da empresa – em conjunto, representaram entre 75% e 85% da estrutura do passivo naquele período.

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



Fonte: Grupo SATA.

²⁵⁷ Dos quais 6,7 milhões de euros à Sata Air Açores, S.A., e 3,1 milhões de euros à Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

440 Em 2017, a Região Autónoma dos Açores regularizou parte substancial das verbas devidas no âmbito da concessão, recursos que permitiram à Sata Gestão de Aeródromos, S.A., reduzir significativamente o seu passivo, procedendo ao reembolso integral dos empréstimos que tinha contraído junto das empresas do Grupo – os quais não venciam juros – assim como de alguns financiamentos bancários de curto prazo, operações em que foram despendidos 3,8 milhões de euros.

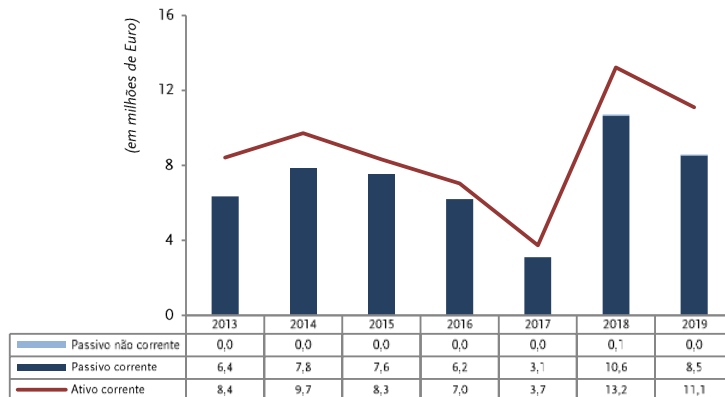
441 A redução da dívida remunerada proporcionou poupanças ao nível dos juros suportados – de um máximo de 195 mil euros em 2015, para 44 mil euros em 2019 – embora tais encargos tenham subjacente taxas de juro relativamente elevadas face à conjuntura dos mercados financeiros no período em causa, tendo oscilado entre 4,5% e 6,7%.

442 Nos exercícios seguintes, o passivo voltou a agravar-se, atingindo 11,2 milhões de euros no final de 2019, impulsionado pelo aumento das dívidas a fornecedores (3,2 milhões de euros) e da dívida à Região Autónoma dos Açores resultante do excesso de verbas transferidas no âmbito do contrato de concessão, na vertente relacionada com a comparticipação dos investimentos realizados (3,9 milhões de euros).

35.3. Risco de liquidez

443 No período em consideração, o rácio de liquidez geral manteve-se estável, com o ativo corrente a exceder sistematicamente o passivo com idêntico grau de maturidade.

Gráfico 57 – Ativo corrente, passivo corrente e passivo não corrente – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.



Fonte: Grupo SATA.

444 Porém, sucede que em 2019, tal como no exercício anterior, uma parcela significativa dos ativos correntes (9,8 milhões de euros; 88%) respeitava aos empréstimos concedidos pela empresa à Sata Air Açores, S.A., e à Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., sendo assim elevada a probabilidade da realização destes ativos não se concretizar a curto prazo, dada a grave situação económica e financeira de ambas as empresas, circunstância suscetível de gerar problemas de tesouraria à Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

445 Com efeito, deduzindo aqueles empréstimos, verifica-se que os ativos correntes (ativos realizáveis até 12 meses após a data da demonstração da posição financeira) eram inferiores em 7,2 milhões de euros aos passivos correntes (responsabilidades a liquidar no referido prazo), aspeto que foi enfatizado pelo revisor oficial de contas na certificação legal das contas referentes ao exercício de 2019.

36. Qualidade do reporte financeiro

446 Na certificação legal das contas da Sata Gestão de Aeródromos, S.A., referentes ao exercício de 2019²⁵⁸, o revisor oficial de contas expressou uma reserva por limitação de âmbito, relacionada com a mensuração dos ativos financeiros decorrentes dos empréstimos concedidos às empresas de transporte aéreo do Grupo, que no final daquele ano ascendiam a 9,8 milhões de euros, os quais, na sua opinião, se encontravam sobreavaliados por um montante que, todavia, não conseguiu quantificar.

447 Tal opinião teve subjacente uma avaliação dos riscos inerentes ao contexto do sector, ao modelo de negócio desenvolvido pelas empresas de transporte aéreo do Grupo SATA e, muito particularmente, à grave situação económica e financeira com que as mesmas se confrontavam, circunstâncias que no entender do revisor oficial de contas eram suscetíveis de condicionar a capacidade para reembolsarem aqueles empréstimos.

448 Por último, cabe assinalar que no âmbito da certificação legal de contas referente ao exercício de 2013 tinha sido emitida uma opinião não modificada (sem reservas nem ênfases). Consequentemente, e em comparação com aquele exercício, a qualidade do reporte financeiro regrediu em 2019.

²⁵⁸ Doc. 03.09.13, pp. 74 a 78 do ficheiro.

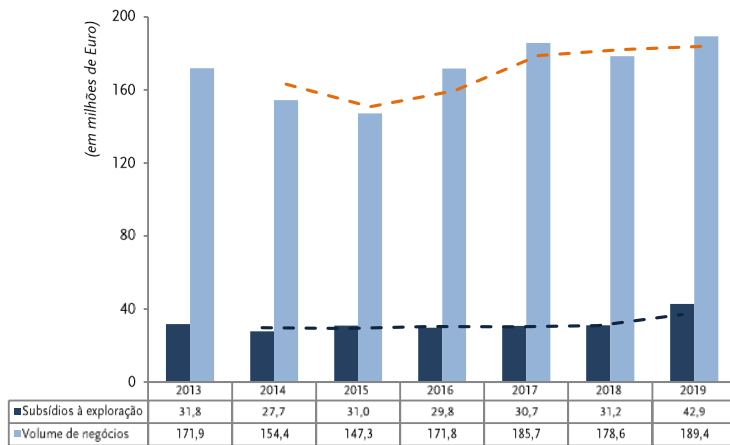
Capítulo V Grupo SATA

37. Desempenho económico

37.1. Volume de negócios e subsídios à exploração

449 Após sucessivas quedas, a partir de 2016 o volume de negócios²⁵⁹ do Grupo SATA encetou uma trajetória tendencialmente ascendente, atingindo em 2019 o valor mais elevado no período em apreciação – 189,4 milhões de euros, importância que traduz um acréscimo de 11,6 milhões de euros (+6,5%) face a 2013.

Gráfico 58 – Volume de negócios e subsídios à exploração – Grupo SATA



Fonte: Relatórios e contas do Grupo SATA relativos aos exercícios de 2013 a 2019.

450 Por seu turno, depois de um período de relativa estabilidade, os níveis de subsidiação do Grupo registaram um significativo impulso em 2019, aumentando cerca de 12 milhões de euros (+37,5%) em comparação com o ano anterior, atingindo quase 43 milhões de euros, verba que diz respeito às contrapartidas financeiras atribuídas à Sata Air Açores, S.A., no âmbito do contrato de concessão dos serviços aéreos no interior da Região Autónoma dos Açores²⁶⁰ – 26 milhões de euros referentes a indemnizações compensatórias e os restantes 17 milhões de euros a título de reposição do equilíbrio financeiro da concessão.

²⁵⁹ Corresponde ao somatório das importâncias relativas às vendas e prestações de serviços.

²⁶⁰ A partir de março de 2015, por imposição do acionista único, a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., passou a explorar algumas rotas sujeitas a obrigações de serviço público sem a devida compensação financeira (ligações entre Lisboa e algumas *gateways* dos Açores e entre Ponta Delgada e o Funchal).

Por outro lado, desde aquela data, a comparticipação do Estado no custo das viagens realizadas por residentes e estudantes para o exterior da Região passou a ser diretamente paga a estes passageiros, em vez de o ser às companhias aéreas, como até então sucedia.

Deste modo, os subsídios à exploração reconhecidos nas demonstrações financeiras da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., nos exercícios subsequentes ao de 2015, com reduzida expressão material, não incorporam quaisquer verbas a título de indemnizações compensatórias provenientes da exploração aérea.

37.2. Gastos da atividade operacional

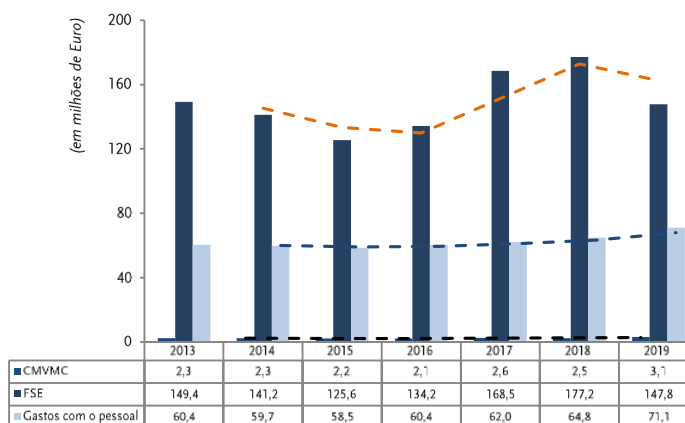
451 No período em análise, os gastos relevantes da atividade operacional evoluíram tendencialmente em linha com o comportamento evidenciado pelo volume de negócios, com exceção dos dois últimos exercícios.

452 De facto, em 2018 aqueles gastos registaram um agravamento de 11,4 milhões de euros (+4,9%) face ao ano anterior, num contexto em que o volume de negócios do Grupo SATA contraiu-se 7,2 milhões de euros (-3,9%), essencialmente devido à redução da operação da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.²⁶¹.

453 Em 2019, observou-se a situação inversa, com o volume de negócios a expandir-se 10,9 milhões de euros (+6,1%), atingindo a sua expressão mais elevada no período em apreciação (189,4 milhões de euros), e os gastos associados à atividade operacional a diminuir 22,6 milhões de euros (-9,2%), fixando-se em 221,9 milhões de euros. Todavia, tratou-se de uma redução meramente aparente, determinada pela alteração de critérios contabilísticos subjacentes à IFRS 16 – Locações²⁶².

454 Relativamente à estrutura dos gastos operacionais relevantes, verifica-se que foi praticamente determinada pelas componentes associadas ao pessoal e aos fornecimentos e serviços externos.

Gráfico 59 – Gastos da atividade operacional – Grupo SATA



Fonte: Relatórios e contas do Grupo SATA relativos aos exercícios de 2013 a 2019.

²⁶¹ Situação que ocorreu precisamente num ano em que a tarifa média evidenciou uma significativa recuperação na maioria das rotas operadas pela empresa.

²⁶² Com efeito, conforme divulgado no [Relatório e Contas de 2019 – Relatório Integrado Consolidado](#) do Grupo SATA, p. 38, tais alterações traduziram-se em reduções nas rubricas “Rendas e Alugueres” e “Reservas de Manutenção”, que totalizaram 34,5 milhões de euros.

- 455 Na realidade, os fornecimentos e serviços externos representaram entre 66,6% e 72,5% dos gastos da atividade operacional, constituindo assim a sua principal componente, embora em 2019 a respetiva expressão se encontre influenciada pela referida alteração contabilística²⁶³.
- 456 Destacam-se neste âmbito os gastos com combustíveis, que em virtude da evolução tendencialmente favorável dos preços nos mercados internacionais registaram uma assinalável redução, passando de 60 milhões de euros em 2013 para 42 milhões de euros em 2019 (-30%)²⁶⁴, mantendo, contudo, a sua preponderância, no contexto dos fornecimentos e serviços externos, ainda que significativamente atenuada – 28,5% em 2019 face aos 40% em 2013.
- 457 Em sentido contrário evoluíram os gastos com a manutenção e o fretamento de aeronaves em regime ACMI, neste caso a partir de 2017, comportamento maioritariamente explicado pelos crescentes constrangimentos operacionais originados pela frota Airbus A310-300, pouco eficiente e envelhecida²⁶⁵, cujo processo de renovação apenas se deu por concluído em 2018, com o *phase-out* das últimas duas aeronaves.
- 458 Com efeito, conjuntamente considerados, entre 2013 e 2019 aqueles gastos aumentaram 29,8 milhões de euros (+448,7%) – de 6,6 para 36,5 milhões de euros – assumindo, conseqüentemente, uma relevância acrescida na estrutura dos fornecimentos e serviços externos, passando a representar 24,7% dos correspondentes gastos em 2019 (4,4% em 2013).
- 459 Quanto aos gastos com o pessoal – cujo peso na estrutura dos gastos operacionais relevantes oscilou entre 26,5% e 32% – mantiveram-se relativamente estáveis até 2016, iniciando a partir daí uma trajetória de crescimento contínuo, que se intensificou em 2019, exercício em que registaram um agravamento de 6,2 milhões de euros (+9,6%) face ao ano anterior, que os projetou para 71,1 milhões de euros, a expressão mais elevada no período em análise.
- 460 Este aumento é explicado pelo efeito da revisão salarial ocorrida em 2019, conjugado com a contratação de 53 trabalhadores, dos quais 42 com a categoria de pessoal navegante para desempenhar funções na Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.²⁶⁶.
- 461 Deste modo, em 2019 os gastos da atividade operacional totalizaram 221,9 milhões de euros, refletindo um acréscimo de 9,8 milhões de euros (+4,6%) face a 2013, agravamento que só não foi mais pronunciado em virtude das alterações implementadas pela IFRS 16,

²⁶³ Com efeito, conforme divulgado no [Relatório e Contas de 2019 – Relatório Integrado Consolidado](#) do Grupo SATA, p. 38, tais alterações traduziram-se em reduções nas rubricas “Rendas e Alugueres” e “Reservas de Manutenção”, que totalizaram 34,5 milhões de euros.

²⁶⁴ Para além do efeito preço, a redução dos gastos com combustíveis foi igualmente influenciada pela redução da operação ocorrida em determinados anos (efeito quantidade).

²⁶⁵ Como salientado, com referência a 2013, a idade média desta frota era de 23 anos.

²⁶⁶ Cf. [Relatório e Contas de 2019 – Relatório Integrado Consolidado](#) do Grupo SATA, p. 137.

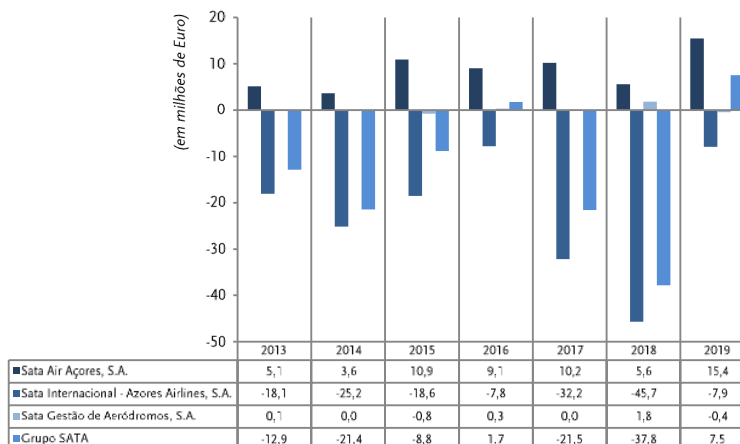
relacionadas com a classificação e o reconhecimento das locações nas demonstrações financeiras dos locatários, no caso, as empresas do Grupo SATA.

37.3. EBITDA ajustado e resultados

462 No período em apreciação, e com exceção dos exercícios de 2016 e de 2019²⁶⁷, o Grupo SATA não conseguiu gerar valor através das suas operações, facto que se encontra refletido na expressão recorrentemente negativa assumida pelo EBITDA.

463 Esta situação de desequilíbrio operacional, com cariz estrutural, foi determinada pela operação deficitária da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., que se agravou substancialmente a partir de 2017, dando-se inclusivamente o caso, em 2019, de 15 das 18 rotas regulares operadas terem sido deficitárias, verificando-se, ainda, que duas destas rotas não geraram rendimentos suficientes para cobrir, sequer, os gastos operacionais variáveis para as explorar.

Gráfico 6o – EBITDA ajustado – Grupo SATA



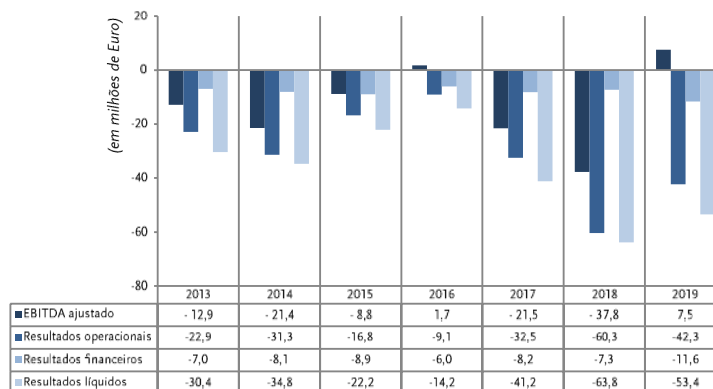
Fonte: Relatórios e contas do Grupo SATA relativos aos exercícios de 2013 a 2019.

464 Pela positiva, destaca-se o desempenho das outras empresas do Grupo, em particular da Sata Air Açores, S.A., que de forma consistente tem vindo a gerar recursos nas suas operações, contribuindo, por esta via, para aligeirar a erosão provocada pela operação deficitária da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., nos resultados e na posição financeira do Grupo.

465 De qualquer modo, o resultado líquido consolidado foi negativo em todos os exercícios, assistindo-se, todavia, a uma deterioração particularmente intensa a partir de 2017, pelos motivos expostos.

²⁶⁷ A expressão positiva do EBITDA ajustado em 2019 ficou exclusivamente a dever-se à alteração dos critérios de reconhecimento das locações nas demonstrações financeiras.

Gráfico 61 – Indicadores económicos – Grupo SATA



Fonte: Relatórios e contas do Grupo SATA relativos aos exercícios de 2013 a 2019.

- 466 Para aqueles resultados contribuiu, igualmente, o agravamento da função financeira e dos encargos associados, resultante da intensificação do recurso ao crédito para a obtenção dos meios financeiros necessários ao cumprimento das responsabilidades correntes, atenta a persistente incapacidade do Grupo SATA gerar tais recursos através das suas operações.
- 467 Apesar dos níveis historicamente baixos das taxas de juro praticadas nos mercados financeiros e de a maioria dos financiamentos contraídos naquele período ter beneficiado de garantia pessoal da Região Autónoma dos Açores, as condições de financiamento contratualizadas revelaram-se desajustadas do perfil de risco subjacente às operações, como indicia o facto de a taxa de juro média atingir 6% em 2019^{268/269/270}.
- 468 Ainda assim, o peso da função financeira nos resultados foi atenuado em virtude de, a partir de 2016, a Sata Air Açores, S.A., ter passado a debitar juros à Região pelos atrasos no pagamento da compensação financeira devida no âmbito do contrato de concessão de serviços aéreos entre as ilhas dos Açores, montante que em 2019 atingiu cerca de 4,3 milhões de euros²⁷¹.
- 469 Em suma, entre 2013 e 2019 o Grupo SATA acumulou prejuízos na ordem dos 260 milhões de euros, daí resultando a completa erosão do respetivo capital próprio, que no decurso de

²⁶⁸ A expressão da taxa de juro média em 2019 resulta do quociente entre os gastos financeiros e o valor médio da dívida financeira, tendo por referência a respetiva posição reportada ao final dos exercícios de 2018 e de 2019.

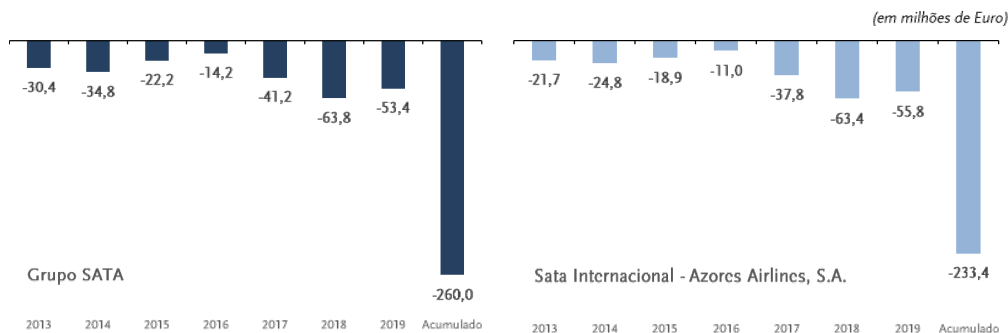
²⁶⁹ Neste exercício, as taxas de referência Euribor assumiram valores negativos em todos os prazos (a uma semana e a um, três, seis e 12 meses). Acerca da evolução das taxas Euribor no período abrangido pela ação, cf. sítio na [Internet Euribor rates.eu](http://Internet.Euribor.rates.eu).

²⁷⁰ Em contraditório, Luis Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves veio expressar o seu entendimento sobre o assunto, em conformidade com o qual «(...) financiamentos com taxas de juro médias a atingir 6% não se podem em caso algum considerar-se como desajustadas perante o perfil de risco dessas operações creditícias», o que só se compreende por manifesto erro de interpretação da matéria versada no relato, na medida em que a argumentação aduzida para sustentar tal posição assenta em factos ocorridos entre 2011 e 2014, quando, na realidade, está em causa a taxa de juro média reportada ao exercício de 2019.

²⁷¹ Nos anos anteriores, os juros debitados à Região atingiram os seguintes montantes: 2,8 milhões de euros em 2016, 852 mil euros em 2017 e 1,4 milhões de euros em 2018.

todo aquele período assumiu uma expressão negativa, circunstância reveladora de uma situação de falência técnica que se foi agravando ao longo dos anos.

Gráfico 62 – Resultados Líquidos – Grupo SATA vs. Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



Fonte: Relatórios e contas do Grupo SATA relativos aos exercícios de 2013 a 2019.

470 Esta progressiva perda de valor do Grupo SATA foi essencialmente determinada pelo desempenho negativo da subsidiária Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., que gerou cerca de 90% dos prejuízos consolidados acumulados no período em referência.

38. Posição financeira

38.1. Situação de falência técnica do Grupo SATA

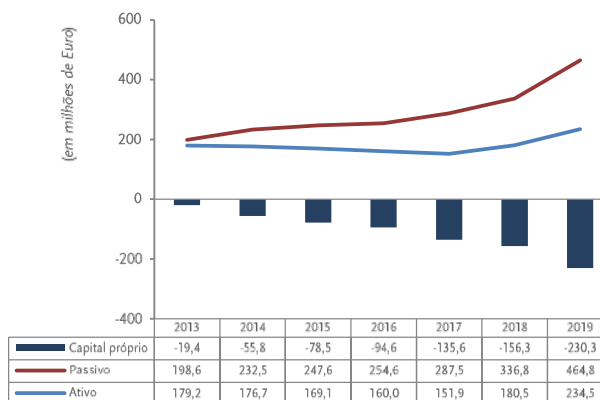
471 O desempenho e a posição financeira do Grupo SATA foram fortemente penalizados pela operação da subsidiária Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., sendo notória a incapacidade revelada por esta empresa para inverter a situação crítica de insustentabilidade que caracterizou o seu modelo de negócio no período em análise.

472 Em 2013 a posição financeira consolidada evidenciou, pela primeira vez, um capital próprio negativo²⁷² – essencialmente em consequência do prejuízo incorrido naquele exercício pela referida subsidiária – circunstância que determinou a entrada do Grupo SATA em situação de falência técnica, a qual não viria a ser revertida no período em análise, não obstante as operações de aumento do capital social da Sata Air Açores, S.A., promovidas pela Região Autónoma dos Açores, totalizando 48,6 milhões de euros²⁷³, cuja realização seria diferida até 2023.

²⁷² Cujas expressão negativa corresponde ao montante em que o passivo excede o ativo.

²⁷³ Estão em causa as operações de aumento do capital da Sata Air Açores, S.A., autorizadas pelas Resoluções do Conselho do Governo n.ºs [13/2017](#), de 4 de julho (21,6 milhões de euros) e [85/2018](#), de 18 de julho (27 milhões de euros). Posteriormente, a coberto da [Resolução do Conselho do Governo n.º 66/2020](#), de 23 de março – exercício que extravasa o âmbito temporal da presente ação – foi autorizado mais um aumento de capital, desta feita de 80 milhões de euros.

Gráfico 63 – Ativo, passivo e capital próprio – Grupo SATA



Fonte: Relatórios e contas do Grupo SATA relativos aos exercícios de 2013 a 2019.

473 Face à possibilidade de a Comissão Europeia considerar que aquelas operações configuravam auxílios estatais ilegais²⁷⁴, em 2021 o Governo da Região Autónoma dos Açores solicitou ao Grupo SATA a devolução dos montantes relativos às entradas até então realizadas por conta dos referidos aumentos de capital, totalizando 72,6 milhões de euros, acrescida de juros no montante de 815 mil euros, verbas que a Sata Air Açores, S.A., transferiu para a Região ainda naquele ano.

474 Independentemente destas circunstâncias, as projetadas operações de aumento de capital seriam sempre insuficientes para fazer face aos 260 milhões de euros de prejuízos que o Grupo SATA acumulou entre 2013 e 2019, como comprova o facto de, no final deste exercício, o capital próprio se apresentar negativo, -230,3 milhões de euros, importância que integrava os aludidos 72,6 milhões de euros de aumento do capital social da Sata Air Açores, S.A., posteriormente devolvidos à Região.

38.2. Endividamento e encargos da dívida

475 No período em apreço foi manifesta a incapacidade do Grupo SATA para libertar recursos através das suas operações, essencialmente devido ao desequilíbrio operacional da subsidiária Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., que se aprofundou substancialmente a partir de 2017.

²⁷⁴ Com efeito, em agosto de 2020 a Comissão Europeia decidiu abrir uma investigação no sentido de avaliar se estas operações, que não tinham sido notificadas às instâncias comunitárias, estavam em conformidade com as regras da União Europeia em matéria de auxílios públicos.

Antecipando uma decisão desfavorável sobre o assunto, suscetível de condicionar a aprovação do Plano de Reestruturação que o Grupo SATA se encontrava a elaborar para posterior notificação à Comissão Europeia, o Governo Regional decidiu que a Sata Air Açores, S.A., procedesse à devolução da referida importância de 72,6 milhões de euros, acrescida de juros, neste caso por determinação da Comissão Europeia que, inclusivamente, procedeu aos respetivos cálculos (doc.^{os} 03.20.10 a 03.20.14).

O Plano de Reestruturação do Grupo SATA viria a ser aprovado em 07-06-2022, tendo a Comissão Europeia decidido ainda encerrar a investigação relacionada com as referidas operações de aumento de capital (sobre o assunto, cf. sítio na *Internet* da [Representação em Portugal da Comissão Europeia](#), bem como o texto integral da [Decisão](#), disponível no sítio da *Internet* da Comissão Europeia).

476 Deste modo, as crescentes necessidades de financiamento foram supridas com recurso ao endividamento, sobretudo através da contração de um elevado volume de dívida financeira.

Gráfico 64 – Dívida total – Grupo SATA

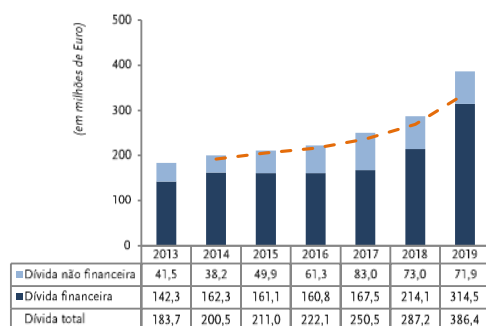
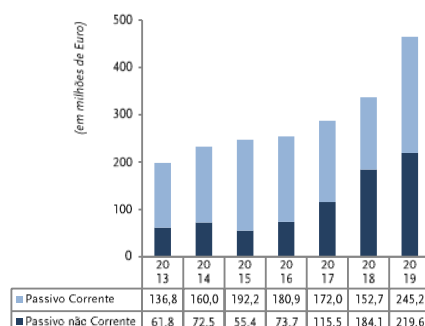


Gráfico 65 – Estrutura do endividamento – Grupo SATA



Fonte: Relatórios e contas do Grupo SATA relativos aos exercícios de 2013 a 2019.

477 Entre 2013 e 2019 a dívida financeira do Grupo SATA mais que duplicou (+121%), acabando por se fixar em 314,5 milhões de euros no final deste último exercício²⁷⁵.

478 Embora a ritmo mais moderado, a dívida não financeira também se agravou (+73,3%), para 71,9 milhões de euros em 2019, projetando a dívida total²⁷⁶ do Grupo SATA para 386,4 milhões de euros no final deste ano (+110,3% face a 2013).

479 No entanto, se para além daquelas obrigações certas, líquidas e exigíveis forem consideradas as restantes obrigações contingentes e diferimentos, obtém-se a expressão do passivo consolidado, que no final de 2019 ascendia a 464,8 milhões de euros – um agravamento de 266,2 milhões de euros (+134%) comparativamente a 2013.

480 Na estrutura do passivo prevalecia a componente de curto prazo (52,8% – 245,2 milhões de euros), cuja expressão excedeu o somatório dos rendimentos registados em 2019 provenientes das vendas, prestações de serviços e subsídios à exploração, aspeto revelador da situação financeira insustentável do Grupo SATA e do respetivo modelo de negócio, pelo menos nos moldes em que foi desenvolvido no período em análise.

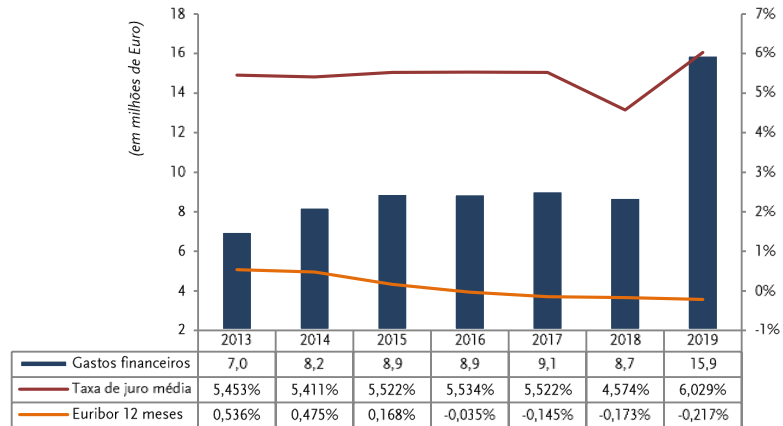
481 Neste contexto, a continuidade das operações apenas foi assegurada mediante a intensificação do recurso ao crédito, nomeadamente a dívida financeira, que foi contraída

²⁷⁵ A alteração à IFRS 16 – Locações, com efeitos a 01-01-2019, teve impactos na posição financeira do Grupo SATA reportada a esta data. No caso concreto dos passivos financeiros, foram reconhecidas obrigações contratuais na ordem dos 44,1 milhões de euros, que naturalmente influenciaram a expressão da dívida financeira consolidada no final de 2019 (sobre o assunto, cf. [Relatório Integrado 2019 – Desempenho Financeiro, Social e Ambiental do Grupo SATA](#), pp. 89 a 92).

²⁷⁶ A dívida total corresponde ao conceito de passivo exigível, ou seja, as dívidas a terceiros, excluindo, por conseguinte, os passivos relacionados com provisões e diferimentos.

em condições penalizadoras, atento o diferencial das taxas de juro contratualizadas face à expressão assumida pelas taxas de referência Euribor nos exercícios em apreciação²⁷⁷.

Gráfico 66 – Gastos financeiros e condições de financiamento – Grupo SATA



Fonte: Grupo SATA.

482 Apesar da expressão dos gastos financeiros em 2019 se encontrar influenciada pelas alterações associadas à IFRS 16 – Locações²⁷⁸, observou-se, mesmo assim, um significativo agravamento destes encargos comparativamente ao ano anterior (+2,2 milhões de euros, já deduzindo o impacto daquelas alterações), reflexo da deterioração das condições de financiamento, num contexto em que a dívida financeira continuou a expandir-se (efeitos preço e quantidade).

38.3. Risco de liquidez

483 Como referido, para assegurar o cumprimento das suas responsabilidades correntes, o Grupo SATA recorreu a linhas de financiamento de curto prazo, designadamente contas correntes caucionadas e outras modalidades de abertura de crédito, nalguns casos garantidas pelas receitas passadas e futuras provenientes dos contratos de concessão celebrados com a Região Autónoma dos Açores, bem como pelas verbas que adviriam da realização dos aumentos de capital da Sata Air Açores, S.A., então prospetivados.

484 Com referência ao final de 2019, estas linhas de crédito totalizavam cerca de 92 milhões de euros e tinham sido utilizadas pelo limite contratado, circunstância que colocava o Grupo SATA em risco de eminente rutura de tesouraria.

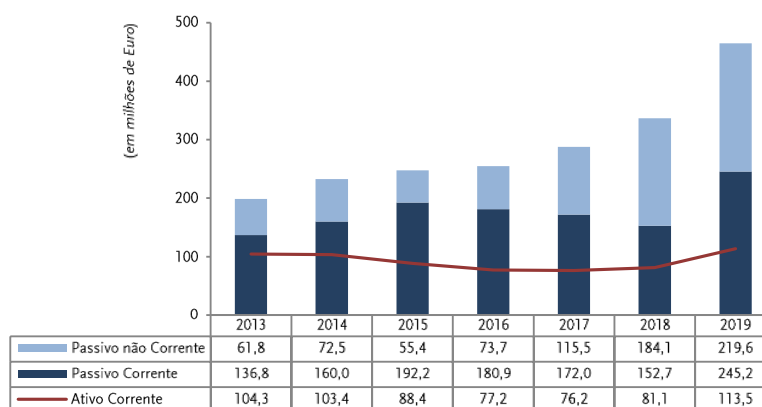
485 Cabe assinalar, que no período em análise a tesouraria do Grupo SATA esteve permanentemente sob pressão, como indicia o facto de o passivo corrente ter

²⁷⁷ Para tal, considerou-se a média anual da taxa Euribor a 12 meses, por se tratar do prazo em que esta taxa de referência assumiu recorrentemente a expressão mais elevada.

²⁷⁸ Em resultado das quais se registou no exercício em referência um acréscimo das despesas com juros na ordem dos 5 milhões de euros (cf. [Relatório Integrado 2019 – Desempenho Financeiro, Social e Ambiental do Grupo SATA](#), p. 92).

sistematicamente excedido o ativo corrente²⁷⁹ – cerca de 132 milhões de euros em 2019 – reflexo de uma situação de desequilíbrio financeiro estrutural que perdurou durante todo aquele período, colocando em risco a continuidade das operações.

Gráfico 67 – Ativo corrente, passivo corrente e passivo não corrente – Grupo SATA



Fonte: Relatórios e contas do Grupo SATA relativos aos exercícios de 2013 a 2019.

486 Tal facto foi devidamente enfatizado nas certificações legais das contas consolidadas do Grupo SATA referentes ao período em análise²⁸⁰.

39. Qualidade do reporte financeiro

487 A análise das certificações legais das contas consolidadas do Grupo SATA, relativas aos exercícios de 2013 e de 2019, sugere que a qualidade do reporte financeiro melhorou.

488 Com efeito, na certificação legal das contas referentes ao exercício de 2019 o revisor oficial de contas expressou três reservas – menos três do que em 2013 – duas das quais têm sido recorrentes, versando matérias relacionadas com o reconhecimento de ativos por impostos diferidos e com a certificação do montante relativo às compensações financeiras devidas pela Região no âmbito dos contratos de concessão de serviços aéreos entre as ilhas dos Açores.

489 A outra reserva decorre da adoção da IFRS 16 – Locações e do critério adotado no reconhecimento de perdas por imparidades em ativos por direitos de uso.

490 Relativamente ao reconhecimento de ativos por impostos diferidos, no montante aproximado de 15 milhões de euros, originados por prejuízos fiscais da Sata Air Açores, S.A., e da subsidiária Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., referentes aos exercícios de 2014 a 2016, o revisor oficial de contas expressou uma reserva por desacordo, a qual, em

²⁷⁹ O passivo corrente corresponde às obrigações que se vencem até 12 meses, com referência à data do balanço. Por seu turno, o ativo corrente é constituído pelos elementos patrimoniais que provavelmente se irão converter em meios financeiros líquidos naquele mesmo prazo.

A relação entre ativo corrente e passivo corrente corresponde ao designado rácio de liquidez geral, que no caso do Grupo SATA assumiu um valor inferior a 1 em todos os exercícios objeto de análise.

²⁸⁰ Doc.ºs 03.09.04, p. 72 do ficheiro, 03.09.05, 03.09.06, p. 163 do ficheiro, 03.09.07, 03.09.08, 03.09.09, p. 148 do ficheiro, e 03.09.02.

síntese, traduz um juízo desfavorável quanto à possibilidade de as referidas entidades virem a obter lucros tributáveis futuros suficientes para a recuperação daqueles créditos fiscais, cujo período de dedução, à data, variava em função dos exercícios a que se reportavam os prejuízos apurados²⁸¹. Por conseguinte, no entendimento do auditor externo, o ativo e os resultados acumulados do Grupo encontravam-se sobreavaliados na referida importância de 15 milhões de euros, com referência ao final de 2019.

491 No que diz respeito à adoção da IFRS 16 – Locações, o revisor oficial de contas expressou, igualmente, uma reserva por desacordo relativamente ao registo parcial de uma perda por imparidade em aeronaves e reatores, quando, na sua opinião, que teve subjacente um juízo de incerteza relativamente à continuidade das operações, tal perda deveria ter sido registada para a totalidade dos ativos por direito de uso reconhecidos na sequência da adoção da referida norma internacional de relato financeiro. Em consequência, aquele profissional concluiu que o ativo, os resultados acumulados e os resultados do exercício do Grupo SATA se encontravam sobreavaliados em 55,4, 32,4 e 23 milhões de euros, respetivamente.

492 Em suma, caso tivessem sido adotados os procedimentos contabilísticos considerados pelo revisor oficial de contas como mais adequados naquelas circunstâncias, a expressão do ativo e do capital próprio nas demonstrações financeiras consolidadas, reportadas ao final de 2019, seria inferior em 70,4 milhões de euros, ou seja, o ativo ascenderia a 164,1 milhões de euros, o capital próprio negativo atingiria 300,7 milhões de euros, mantendo-se o passivo nos 464,8 milhões de euros.

493 Todavia, os acontecimentos subseqüentes vieram alterar alguns dos pressupostos subjacentes ao juízo formulado pelo auditor externo relativamente àquelas matérias.

494 Com efeito, em junho de 2022 a Comissão Europeia viria a aprovar o Plano de Reestruturação do Grupo SATA, contemplando um auxílio público no montante total de 453,3 milhões de euros, dos quais 318,3 milhões de euros serão convertidos em capitais próprios, correspondendo os restantes 135 milhões de euros à concessão de uma garantia pela Região, até 2028, no âmbito de operações de crédito contraídas por empresas do Grupo²⁸².

495 Deste modo, parece assim afastado o risco de disrupção das operações do Grupo SATA, pelo menos num futuro próximo, sendo por isso expectável que o revisor oficial de contas possa, futuramente, alterar o seu juízo relativamente à incerteza relacionada com a continuidade das operações que esteve subjacente às reservas por desacordo expressas na certificação legal das contas consolidadas referentes ao exercício de 2019.

496 Ainda neste contexto, é de assinalar que o Orçamento do Estado para 2023 eliminou os limites temporais para o reporte de prejuízos fiscais, embora com uma redução de 70%

²⁸¹ Sobre o assunto, cf. a publicação [Guia Fiscal 2022 – IRC](#), da PWC Portugal (entidade membro da PricewaterhouseCoopers International Limited – PwCIL).

²⁸² Cf. comunicado de imprensa da [Comissão Europeia](#), de 07-06-2022, e texto integral da [Decisão](#), igualmente disponível no sítio da *Internet* da Comissão Europeia.

para 65% da dedução a efetuar ao lucro tributável de cada um dos períodos de tributação²⁸³, aspeto eventualmente suscetível de ser tido em consideração pelo revisor oficial de contas quando, futuramente, apreciar a matéria relacionada com o reconhecimento de ativos por impostos diferidos.

497 Por último, uma referência à reserva por limitação de âmbito expressa em relação ao reconhecimento nas demonstrações financeiras de 2019 de uma dívida da Região, associada à execução financeira dos contratos de concessão de serviços aéreos entre as ilhas dos Açores, totalizando 15 milhões de euros, envolvendo ainda uma outra verba com a mesma origem, reconhecida em 2017, no montante de 20 milhões de euros.

498 Trata-se, como referido, de uma reserva recorrente, que radica no facto de a concedente Região Autónoma dos Açores validar com algum atraso a informação relacionada com a execução financeira daqueles contratos. Já no que diz respeito à verba reconhecida em 2017, estão em causa os impactos ao nível da especialização dos rendimentos naquele exercício e no subsequente, que pelos mesmos motivos o revisor oficial de contas não conseguiu certificar com razoável grau de segurança.

²⁸³ Cf. artigo 52.º, n.ºs 1 e 2, do Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (Código do IRC, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 442-B/88, de 30 de novembro), na redação conferida pelo artigo 227.º da [Lei n.º 24-D/2022](#), de 30 de dezembro, que aprovou o Orçamento do Estado para 2023.

PARTE IV ACOMPANHAMENTO DE RECOMENDAÇÕES

40. Enquadramento

499 Em 2015, por solicitação da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores²⁸⁴, o Tribunal de Contas realizou uma auditoria ao Grupo SATA, abrangendo os exercícios de 2009 a 2013, cujos resultados constam Relatório n.º 01/2016 – FS/SRATC, de 21-01-2016, no âmbito do qual foram formuladas recomendações, quer ao Governo Regional, quer às diversas empresas do grupo público.

500 De seguida, procede-se à apreciação do grau de acolhimento daquelas recomendações.

41. Recomendações formuladas ao Governo Regional

501 Das três recomendações formuladas ao Governo Regional, apenas uma foi plenamente acolhida.

Quadro 26 – Acolhimento de recomendações – Governo Regional

N.º	Recomendações	Situação
1	Definir orientações estratégicas para as empresas do Grupo SATA, consubstanciando as metas e objetivos para as empresas, com caráter plurianual.	Acolhida parcialmente
2	Celebrar contratos de gestão com os gestores públicos do Grupo SATA, definindo os objetivos a atingir.	Não acolhida
3	Promover a real aplicação da verba de 21580734 euros provenientes 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.	Acolhida

502 Estava em causa a aplicação de parte da receita obtida pela Região na sequência da homologação do resultado final da primeira fase do processo de reprivatização da EDA, S.A., que o Governo Regional decidiu transferir para a Sata Air Açores, S.A., destinada a ser incorporada no respetivo capital social, conforme se encontrava explicitado no preâmbulo da Resolução do Conselho do Governo n.º 121/2005, de 21 de julho.

503 Após vicissitudes várias²⁸⁵, a referida operação de aumento de capital viria a ser efetivamente concretizada, na sequência da autorização para o efeito conferida pela Resolução do Conselho do Governo n.º 13/2017, de 21 de fevereiro.

504 Na sequência de posterior decisão da Comissão Europeia de abrir uma investigação destinada a apreciar a conformidade das operações de aumento de capital Sata Air Açores, S.A., com as regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais, o Governo Regional determinou que a empresa devolvesse as importâncias já transferidas com a referida

²⁸⁴ Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 24/2014/A, de 19 de agosto.

²⁸⁵ Sobre o assunto, cf. volume I do Relatório n.º 01/2016 –FS/SRATC, de 21-01-2016, ponto 19., pp. 52 a 56.

finalidade, acrescidas de juros, o que sucedeu em 2021, facto que determinou o encerramento da referida investigação.

505 No que diz respeito à recomendação formulada no sentido de o Governo Regional definir orientações estratégicas para as empresas do Grupo SATA, constata-se que apenas foram estabelecidas diretrizes de cariz genérico e transversal a todo o sector público empresarial regional²⁸⁶, sem que, até à presente data, tenham sido fixadas orientações estratégicas específicas para aquelas empresas.

506 De igual modo, não chegaram a ser celebrados contratos de gestão com os gestores públicos do Grupo SATA, facto que traduz o não acolhimento da correspondente recomendação.

42. Recomendação endereçada ao Governo Regional, à Sata Air Açores, S.A., e à Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

507 Os significativos atrasos registados na regularização das contrapartidas financeiras devidas pela Região às empresas do Grupo SATA, que no final de 2013 ascendiam a 47,4 milhões de euros²⁸⁷, gerando graves problemas de tesouraria e o agravamento da dívida financeira do Grupo, levaram o Tribunal de Contas a recomendar às entidades contratantes, mas em particular ao Governo Regional, que se abstivessem de introduzir modificações contratuais apenas com o intuito de retardar o pagamento daquelas importâncias, como havia sucedido em 2014, de modo a assegurar a observância das condições de pagamento originariamente estabelecidas.

Quadro 27 – Acolhimento de recomendações – Governo Regional, Sata Air Açores, S.A., e Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

N.º	Recomendações	Situação
4	Promover o cumprimento pontual dos contratos de concessão, sem introduzir modificações que visem apenas adiar o pagamento das contrapartidas financeiras.	Não acolhida

508 Com base nos trabalhos desenvolvidos, apurou-se que parte das indemnizações compensatórias devidas, relativas ao período da concessão decorrido entre outubro de 2014 e setembro de 2017, totalizando 24,4 milhões de euros, apenas foram regularizadas nos anos de 2020 e de 2021, circunstância reveladora de que a recomendação em apreço não tinha sido acolhida, tendo por referência o período abrangido pelo âmbito temporal da ação²⁸⁸.

509 De qualquer modo, com referência ao final de 2019 encontravam-se por regularizar compensações financeiras no montante de 51,7 milhões de euros emergentes da concessão de serviços aéreos interilhas assegurados pela Sata Air Açores, S.A.

²⁸⁶ Através da [Resolução do Conselho do Governo n.º 117/2017](#), de 27 de outubro.

²⁸⁷ Cf. volume II do [Relatório n.º 01/2016 –FS/SRATC](#), de 21-01-2016, pontos 34-4, § 491, 42, § 566, e 43, § 575.

²⁸⁸ Cf. [Apêndice VII](#).

510 Na referida data, a Sata Gestão de Aeródromos, S.A., devia à Região Autónoma dos Açores 3,9 milhões de euros, montante recebido em excesso como contrapartida da componente dos investimentos promovidos não comparticipados por fundos comunitários.

43. Recomendações formuladas à Sata Air Açores, S.A.

511 A recorrente ultrapassagem dos défices de exploração acordados no âmbito da concessão dos serviços aéreos regulares no interior dos Açores, a não evidenciação, de forma autónoma, dos efeitos financeiros decorrentes das alterações introduzidas nos planos de exploração aprovados e a intempestiva elaboração e remessa à concedente dos relatórios anuais relativos à execução da concessão constituem, em suma, os factos que justificaram a formulação de três recomendações endereçadas à Sata Air Açores, S.A., tendo em vista a adoção das medidas corretivas necessárias.

512 Tendo por base os elementos facultados pela entidade auditada, concluiu-se que apenas permanecia por acolher a recomendação relacionada com a correção dos desvios evidenciados pelos défices de exploração face aos valores fixados em sede contratual.

Quadro 28 – Acolhimento de recomendações – Sata Air Açores, S.A.

N.º	Recomendações	Situação
5	Tomar as medidas adequadas a assegurar o cumprimento dos défices de exploração acordados, no âmbito dos contratos de concessão celebrados.	Não acolhida
6	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.	Acolhida
7	Respeitar os prazos para a elaboração e remessa à concedente dos relatórios anuais relativos à execução da concessão.	Acolhida

513 Com efeito, no período em análise, os défices anuais de exploração registados pela Sata Air Açores, S.A., nunca se contiveram nos limites contratualmente estabelecidos, tendo os desvios acumulados ascendido a 57,4 milhões de euros.

514 Perante tal cenário, terá forçosamente de se concluir como possíveis causas para o sucedido a inércia dos responsáveis da empresa quanto à tomada de medidas destinadas a reconduzir os défices para os valores acordados ou, caso as tenham implementado, pela ineficácia das mesmas para atingir os resultados pretendidos, não se descurando igualmente a hipótese de as condições contratualmente fixadas para a prestação daqueles serviços se encontrarem desajustadas da realidade.

44. Recomendação formulada à Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

515 A insustentabilidade económica do modelo de negócio da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., reflexo de uma operação que se revelou sistematicamente deficitária entre 2009 e 2013, levou o Tribunal de Contas a recomendar a esta subsidiária do Grupo SATA a elaboração de um plano estratégico contemplando as medidas de ajustamento necessárias à recuperação da respetiva viabilidade económica e financeira.

Quadro 29 – Acolhimento de recomendações –
Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

N.º	Recomendações	Situação
8	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.	Acolhida parcialmente

516 Ao formular esta recomendação, o Tribunal de Contas já dispunha da versão final do Plano de Negócios 2015/2020, de novembro de 2014²⁸⁹, documento que, todavia, não foi objeto de apreciação na anterior auditoria realizada ao Grupo SATA, por extravasar o respetivo âmbito temporal (2009-2013).

517 De qualquer modo, a sua implementação foi sendo monitorizada através do procedimento de acompanhamento das recomendações formuladas no Relatório daquela ação, com base no qual o Tribunal constatou que, apesar de o referido Plano ter sido revisto, dando origem ao Plano de Negócios 2017/2022, a situação crítica de insustentabilidade do Grupo SATA continuou a agravar-se.

518 O eclodir da crise sanitária da COVID-19 em 2020 – que teve um impacto sem precedentes no sector da aviação civil a nível global – aprofundou aqueles desequilíbrios, obrigando o Grupo SATA a recorrer a um auxílio de emergência junto da Comissão Europeia e a apresentar um Plano de Reestruturação, documento que foi aprovado em 07-06-2022²⁹⁰.

519 Neste contexto, foi determinado manter o acompanhamento da recomendação em apreço, mas agora com base no Plano de Reestruturação, decisão que foi transmitida aos responsáveis do Grupo SATA²⁹¹.

²⁸⁹ Disponibilizada aquando da realização dos trabalhos de campo da referida auditoria, em 2015.

²⁹⁰ Cf. texto integral da [Decisão](#), disponível no sítio da *Internet* da Comissão Europeia.

²⁹¹ Doc.ºs 01.03.01 e 01.03.02.

PARTE V CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

45. Conclusões

520 Entre 2013 e 2019, o Grupo SATA beneficiou de um contexto globalmente favorável ao desenvolvimento das suas atividades, caracterizado pelo crescimento, ainda que moderado, das economias onde se inserem os seus principais mercados de atuação e pela redução significativa do preço dos combustíveis face aos níveis atingidos em 2013.

521 O período em apreciação ficou ainda marcado pela mudança de paradigma da política de transporte aéreo nas ligações para o exterior da Região, na sequência da liberalização das rotas entre o Continente e as ilhas de São Miguel e da Terceira, em março de 2015, facto que suscitou a entrada de companhias *low-cost* no mercado, com a consequente necessidade de o Grupo SATA se ajustar a este novo ambiente concorrencial.

522 Desde então, a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., passou a desenvolver o essencial da sua atividade em regime de mercado concorrencial, excetuando-se as rotas entre Lisboa e as *gateways* de Horta, Santa Maria e Pico e entre Ponta Delgada e o Funchal, todas elas sujeitas a obrigações de serviço público, mas que a empresa explorou sem a devida compensação financeira, por imposição do acionista único.

523 Para além daquelas ligações, a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., operou também rotas regulares para a Europa, América do Norte e Cabo Verde. Complementarmente, realizou operações *charter* para a Europa, África e América do Sul.

524 Por seu turno, a Sata Air Açores, S.A., explorou, em regime de exclusividade, os serviços aéreos regulares entre as ilhas dos Açores, ao abrigo de contratos de concessão celebrados com a Região Autónoma dos Açores. Prestou, igualmente, serviços de *handling* e de manutenção de aeronaves.

525 A dinâmica de crescimento do tráfego interilhas induzida pela liberalização parcial do espaço aéreo dos Açores, em 2015, permitiu à empresa aumentar a utilização da capacidade instalada, obtendo ganhos significativos ao nível da sua eficiência operacional.

526 No que concerne 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.

527 Considerando este enquadramento genérico, apresentam-se a seguir as principais conclusões a que se chegou no âmbito da presente ação.

Ponto do Relatório	Conclusões
Função acionista – Orientações e controlo	
9.	O Governo da Região Autónoma dos Açores não emitiu orientações estratégicas para as empresas do Grupo SATA, nem promoveu a celebração de contratos de gestão com os respetivos gestores públicos, factos que contrariam o disposto nos artigos 13.º do Decreto Legislativo Regional n.º 7/2008/A, de 24 de março, e no artigo 15.º do Decreto Legislativo Regional n.º 12/2008/A, de 19 de maio.
10.	Os documentos previsionais das empresas do Grupo SATA não foram formalmente aprovados pelo representante do acionista único, dando-se inclusivamente o caso de, em 2016, não existir sequer deliberação formalizada em ata da aprovação daqueles documentos por parte do conselho de administração das sociedades.
11.	As empresas do Grupo SATA continuaram a não observar, na generalidade, o procedimento legal de elaboração e aprovação dos documentos necessários ao acompanhamento e controlo das respetivas atividades, conforme o disposto no n.º 1 do artigo 15.º do Decreto Legislativo Regional n.º 7/2008/A, de 24 de março.
Sata Air Açores, S.A.	
18.	Em 2019, foram realizados mais 2 255 voos (+17,3%) e transportados mais 297 790 passageiros (+58,1%) comparativamente a 2013, tendo o índice de ocupação (<i>load factor</i>) passado de 58% para 78,3%.
17.5.	No âmbito dos contratos de concessão de serviços aéreos entre as ilhas dos Açores, em vigor no período em análise, foram realizadas 8 765 frequências para além dos serviços mínimos contratualizados.
17.	Na execução daqueles contratos registaram-se desvios entre os défices de exploração reais e os correspondentes valores contratualizados, que nem sempre deram lugar à reposição do equilíbrio financeiro da concessão. Nestas circunstâncias, a Sata Air Açores, S.A., assumiu a componente dos défices não compensados, que totalizou 9,2 milhões de euros.
17.	Registaram-se atrasos significativos no pagamento das compensações financeiras devidas pela Região Autónoma dos Açores no âmbito daquela concessão, que no final de 2019 ascendiam a 51,7 milhões de euros, não obstante a concessionária, a partir de outubro de 2015, ter passado a cumprir o prazo contratualmente estabelecido para a remessa da informação de suporte ao cálculo e certificação daquelas importâncias pela concedente.
17. e 20.2.	Impulsionada pelos atrasos no pagamento daquelas compensações financeiras, assim como pelas crescentes necessidades de liquidez da subsidiária Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., a dívida financeira da Sata Air Açores, S.A., expandiu-se 123,7 milhões de euros (+100,7%), atingindo 246,4 milhões de euros no final de 2019.

Ponto do Relatório	Conclusões
20.	A Sata Air Açores, S.A., confronta-se com uma situação de falência técnica, desde 2013, que se agravou em resultado dos sucessivos prejuízos acumulados (o capital próprio passou de -18,9 milhões de euros naquele ano, para -30,7 milhões de euros em 2019).
19.2.	Dos 750 trabalhadores que no final de 2019 se encontravam ao serviço da empresa: 485 (64,7%) estavam afetos ao <i>handling</i> ; 102 (13,6%) constituíam o pessoal navegante; 87 (11,6%) integravam a manutenção; e 76 (10,1%) respeitavam ao pessoal de terra.
Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	
24.	O período em análise ficou marcado pelo conturbado processo de renovação da frota da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., nomeadamente pela opção inicial de substituir os quatro Airbus A310 por dois Airbus A330-200 (<i>wide-body</i>).
13.2.	Esta opção, que era explicitamente assumida no Plano de Negócios 2015/2020, datado de novembro de 2014, contrariou em toda a linha estudos prévios elaborados pelas consultoras Aviado Partners e Lufthansa Consulting, datados de fevereiro e de abril daquele ano, os quais coincidiam num ponto essencial: o modelo de aeronave que melhor se adequava à rede de operações da empresa era do tipo <i>narrow-body</i> , asserção sustentada por uma análise comparativa das margens que seriam obtidas operando uma frota exclusivamente constituída por aeronaves deste tipo, face à alternativa de utilização de uma frota mista.
13.2.	Fazendo tábua rasa daqueles estudos, o conselho de administração da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., decidiu enveredar pela solução desaconselhada por aquelas duas consultoras, optando pelo Airbus A330-200 (<i>wide-body</i>) para substituir os Airbus A310.
13.2.	Tal decisão aparenta ter sido sustentada por um estudo realizado pela Mach, L. ^{da} em parceria com o Instituto Superior de Educação e Ciências, do qual foi disponibilizada ao Tribunal o que se presume constituir uma súmula, datada de 25-06-2015, pois só assim se compreende que três meses antes, em 26-03-2015, o conselho de administração da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., já tivesse deliberado escolher aquela aeronave para substituir a frota dos Airbus A310.
13.2.	Com base no estudo em causa, não se alcança o racional subjacente à orientação perfilhada no mesmo, segundo a qual «O A330-200 é a aeronave mais adequada ao enquadramento e perspetivas futuras da SATA», opinião sustentada por uma análise que se limita a comparar os custos estimados de <i>phase-in</i> e de manutenção das aeronaves Airbus A330-200 e Boeing B767-300ER (ambas <i>wide-body</i>), sem, contudo, apresentar quaisquer dados relacionados com a rentabilidade da rede face à solução preconizada – utilização de uma frota mista, integrando o Airbus A330-200.

Ponto do Relatório	Conclusões
13.2.	Em 28-07-2016, decorridos apenas quatro meses desde a entrada em operação do Airbus A330-200, a assembleia geral da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., deliberou aprovar a proposta de revisão do Plano de Negócios 2015/2020 apresentada pelo novo conselho de administração, revertendo a estratégia anteriormente delineada para a renovação da frota.
13.2.	O facto de a revisão daquele instrumento de planeamento se ter esgotado na decisão de reverter a opção inicial pelo Airbus A330-200 sugere que esta aeronave não demonstrou ser a mais adequada à rede de operações da empresa, opinião partilhada pelo presidente do conselho de administração da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., Luís Manuel da Silva Rodrigues.
13.2.	Com a opção a recair agora nos Airbus A321 Neo, a frota da empresa passou a ser exclusivamente constituída por aeronaves <i>narrow-body</i> , o que na prática traduz a implementação da estratégia a este nível preconizada nos estudos elaborados em 2014 pelas entidades consultoras Aviado Partners e Lufthansa Consulting, aparentemente ignorados pelos então responsáveis da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., que decidiram em sentido contrário.
13.2.	Apesar de a decisão de substituir o Airbus A330-200 ter sido tomada em julho de 2016, a aeronave manteve-se em linha até 09-11-2018 e esteve ociosa até junho de 2020, quando se concluiu o respetivo processo de <i>phase-out</i> , na sequência do acordo estabelecido para a cessação antecipada do respetivo contrato de locação, mediante o pagamento ao locador de uma indemnização na ordem dos 20,4 milhões de euros.
13.2.	Todas as evidências recolhidas apontam no sentido de que a opção inicial pelo Airbus A330-200 foi uma decisão estratégica errada, tecnicamente não sustentada e sem racionalidade gestionária, suscitando-se dúvidas sobre as razões subjacentes a esta opção, em consequência da qual a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., registou perdas na ordem dos 42,2 milhões de euros, dos quais 21,6 milhões de euros entre 2016 e 2019.
13.2.	As opções gestionárias relacionadas com o processo de renovação da frota da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., acabariam por condicionar a atividade da empresa praticamente durante todo o período em análise, já que os atrasos provocados por todo este conturbado processo – também motivados pela demora na entrega dos novos A321 ao <i>lessor</i> por parte do fabricante – implicaram que os momentos de transição da frota dos Airbus A310 nem sempre se coadunassem com o <i>phase-in</i> das aeronaves que os substituíram, circunstância que determinou a manutenção em linha destas aeronaves, envelhecidas e pouco eficientes, muito para além do prazo inicialmente previsto.

Ponto do Relatório	Conclusões
26.1.2.	Os constrangimentos decorrentes da situação descrita, associadas a outras irregularidades operacionais, nomeadamente avarias de equipamentos, a imobilização de uma aeronave Airbus A320 durante praticamente todo o ano de 2019 e a falta de tripulações, obrigaram a empresa a recorrer frequentemente ao fretamento de aeronaves em regime ACMI para conseguir assegurar as suas operações, com os inevitáveis sobrecustos associados.
26.1.2.	Influenciado por aquelas decisões gestionárias, assistiu-se no período em apreço a um agravamento da base de custos da empresa, conforme se depreende da evolução registada pelo indicador CASK <i>non-fuel</i> (custo operacional incorrido por lugar disponibilizado e por quilómetro percorrido, excluindo combustíveis), que entre 2013 e 2019 aumentou cerca de 43%, constituindo um dos fatores determinantes para o desempenho económico negativo evidenciado pela Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.
26.1.2.	Adicionalmente, fruto de opções gestionárias em matéria de <i>pricing</i> , assistiu-se à degradação da tarifa média praticada na rede de rotas do mercado regular, que apenas em 2019 retomou valores na vizinhança dos registados em 2013. Como os índices de ocupação (<i>load factor</i>) se mantiveram relativamente estáveis, a receita unitária por lugar disponibilizado e por quilómetro percorrido (RASK) acabou por ser sujeita a uma progressiva erosão, tendência que apenas se infletiu em 2018.
26.1.2.	O impacto cumulativo destes dois efeitos (agravamento do CASK <i>non-fuel</i> e erosão do RASK) traduziu-se numa operação de rentabilidade sistematicamente negativa no período em análise.
27.3.	Entre 2013 e 2019, foi manifesta a incapacidade da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., gerar recursos através das suas operações, facto evidenciado pela expressão recorrentemente negativa do EBITDA, que se agravou a partir de 2017.
28.2.	O agravamento do desequilíbrio operacional da empresa determinou o crescimento do endividamento, com o passivo a aumentar 243,6 milhões de euros (+449%) entre 2013 e 2019, fixando-se em 297,8 milhões de euros neste último ano. Deste montante, 125,7 milhões de euros (42%) reportavam-se a empréstimos concedidos por outras empresas do Grupo SATA, por conta dos quais a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., suportou 4,8 milhões de euros de juros em 2019.
28.2.	A expansão da dívida remunerada implicou o acréscimo dos juros e gastos similares suportados, que passaram de 1,1 milhões de euros em 2013, para 11,1 milhões de euros em 2019, dos quais 5 milhões de euros estão associados à alteração de critérios contabilísticos decorrente da adoção da IFRS 16 – Locações, neste ano, a que acrescem os mencionados 4,8 milhões de euros debitados por empresas do Grupo SATA

Ponto do Relatório	Conclusões
28.3.	As rentabilidades negativas acumuladas nos exercícios em análise provocaram a progressiva deterioração da posição financeira da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., chegando-se ao ponto de, no final de 2019 – exercício que antecedeu o eclodir da pandemia da COVID-19 – o passivo representar mais do que o triplo do montante pelos quais os seus ativos se encontravam reconhecidos nas demonstrações financeiras, refletindo, em parte, os impactos decorrentes da adoção da IFRS 16 – Locações, naquele ano.
28.1.	Durante todo aquele período a empresa confrontou-se com uma situação de falência técnica, com o capital próprio negativo a ascender a -203,3 milhões de euros no final de 2019 (-3,7 milhões em 2013).
28.3.	Naquela data, o passivo corrente excedia em 198 milhões de euros o ativo com idêntico grau de maturidade, circunstância reveladora da grave situação de desequilíbrio financeiro da empresa e que era suscetível de condicionar a continuidade das operações, aspetos que foram enfatizados pelo revisor oficial de contas na certificação legal das contas de 2019.
27.2.	No final de 2019, dos 633 trabalhadores ao serviço da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., 326 (51,5%) constituíam o efetivo de pessoal navegante e os restantes 307 (48,5%) eram pessoal de <i>back office</i> e estrutura.
Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	
34.3.	A <i>performance</i> operacional da empresa degradou-se no período em apreciação, facto que poderá indiciar uma situação de subfinanciamento do serviço público prestado pela empresa no âmbito do contrato de concessão celebrado com a Região Autónoma dos Açores.
34.4.	Entre 2013 e 2019, a Região cometeu à empresa a execução de um conjunto de investimentos nas diversas infraestruturas aeroportuárias concessionadas, com um montante de despesa prevista de 23,3 milhões de euros, assumindo o compromisso de suportar a componente não comparticipada por fundos comunitários.
34.4.	Foram recorrentes os atrasos registados na regularização das verbas devidas pela Região no âmbito da concessão, circunstância que obrigou a empresa a financiar-se junto de outras empresas do Grupo SATA para fazer face às respetivas necessidades de financiamento.
35.1.	Contudo, a situação viria a ser sanada, dando-se mesmo o caso de as verbas transferidas nos últimos dois anos em análise, referentes à componente dos investimentos não comparticipados por fundos comunitários, terem excedido as quantias efetivamente devidas (3,9 milhões de euros, com referência ao final de 2019).

Ponto do Relatório	Conclusões
35-1.	Parte daqueles recursos transferidos em excesso acabou por ser utilizada pela empresa para financiar necessidades de tesouraria das empresas de transporte aéreo do Grupo SATA, através da concessão de empréstimos, remunerados a taxas de juro que refletiam as condições de mercado.
Grupo SATA	
13-1.	A dificuldade na obtenção de evidências formais de suporte a determinadas decisões estratégicas e operacionais tomadas no período abrangido pela ação é reveladora do elevado grau de informalidade que continuou a caracterizar o funcionamento dos órgãos sociais das empresas do Grupo SATA, circunstância que consubstancia a violação de disposições legais e estatutárias, não sendo de forma alguma admissível num contexto de gestão de dinheiros públicos.
13-1.	As decisões estratégicas relacionadas com o processo de renovação da frota não estão devidamente explicitadas nas deliberações dos órgãos sociais da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., ou da Sata – Sociedade de Transportes Aéreos, SGPS, S.A., entretanto extinta.
13-1.	Também não se encontram documentados os fundamentos que sustentaram a decisão de suspender a operação do Airbus A330-200 nas condições em que a mesma se verificou e que se traduziram na imobilização da aeronave entre novembro de 2018 e junho de 2020, período em que continuou a integrar a frota da empresa e a gerar avultados custos, mas sem proporcionar qualquer receita.
13-1.	De igual modo, as decisões envolvendo a rede de operações da empresa, nomeadamente a abertura, manutenção e descontinuação de rotas, não se encontravam evidenciadas em deliberações do conselho de administração.
37-1.	Invertendo o comportamento até então evidenciado, a partir de 2016 o volume de negócios do Grupo SATA encetou uma trajetória tendencialmente ascendente, atingindo em 2019 a expressão mais elevada no período em análise – 189,4 milhões de euros, mais 11,6 milhões de euros (+6,5%) do que em 2013.
37-1.	Depois de um período de relativa estabilidade, os níveis de subsidiação do Grupo SATA registaram um significativo impulso em 2019, aumentando cerca de 12 milhões de euros (+37,5%) face ao ano anterior, para 42,9 milhões de euros, evolução explicada pelas compensações financeiras atribuídas à Sata Air Açores, S.A., ao abrigo do contrato de concessão dos serviços aéreos regulares entre as ilhas dos Açores.
37-2.	Com exceção dos dois últimos exercícios, os gastos relevantes da atividade operacional evoluíram tendencialmente em linha com o volume de negócios, tendo ascendido a 221,9 milhões de euros em 2019, mais 9,8 milhões de euros (+4,6%) do que em 2013.

Ponto do Relatório	Conclusões
	Este agravamento só não foi mais pronunciado devido à alteração de critérios contabilísticos associada à aplicação da IFRS 16 – Locações em 2019, na sequência da qual deixaram de ser reconhecidos gastos no âmbito da rubrica de “Fornecimentos e serviços externos”, que naquele ano totalizaram 34,5 milhões de euros.
37.3.	O Grupo SATA não conseguiu gerar recursos através das suas operações, facto evidenciado pela expressão recorrentemente negativa assumida pelo EBITDA, com exceção dos exercícios de 2016 e de 2019, embora neste último ano exclusivamente por efeito da adoção da referida norma internacional de relato financeiro.
37.3.	Este desequilíbrio operacional, com cariz estrutural, foi determinado pela operação deficitária da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., que se agravou substancialmente a partir de 2017, num contexto em que a Sata Air Açores, S.A., até evidenciou uma assinalável melhoria da sua <i>performance</i> operacional, insuficiente, porém, para acomodar as rentabilidades historicamente negativas das operações daquela subsidiária.
37.3.	Consequentemente, entre 2013 e 2019 o Grupo SATA acumulou prejuízos na ordem dos 260 milhões de euros, dos quais 233,4 milhões de euros (90%) foram gerados pela Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.
38.1.	A acumulação daqueles prejuízos provocou uma deterioração substancial da respetiva situação financeira e patrimonial, com o capital próprio negativo a fixar-se, naquele último ano, em -230,3 milhões de euros (-19,4 milhões de euros em 2013), circunstância reveladora de uma situação de falência técnica que se foi agravando ao longo dos anos.
38.2.	O Grupo SATA supriu as respetivas necessidades de financiamento recorrendo ao endividamento. Deste modo, entre 2013 e 2019 o passivo total aumentou 266,2 milhões de euros (+134%), atingindo 464,8 milhões de euros neste último ano, dos quais 245,2 milhões de euros eram exigíveis a curto prazo.
38.2.	Naquele período, a dívida financeira registou um acréscimo de 172,2 milhões de euros (+121%), que a projetou para 314,5 milhões de euros no final de 2019.
38.2.	A contração deste elevado volume de dívida financeira traduziu-se no agravamento dos resultados financeiros, que passaram de -7 milhões de euros em 2013, para -11,6 milhões de euros em 2019.
38.2.	Apesar de a maioria dos financiamentos contraídos ter beneficiado de garantias pessoais prestadas pela Região Autónoma dos Açores, as condições de financiamento contratualizadas revelaram-se desajustadas do perfil de risco das operações, com a taxa de juro média a atingir 6%, num contexto em que as taxas de referência nos mercados financeiros mantinham-se a níveis historicamente baixos.

Ponto do Relatório	Conclusões
38.3.	Em 31-12-2019, o passivo corrente superava em cerca de 132 milhões de euros o ativo com idêntica maturidade, circunstância reveladora da dimensão do desequilíbrio financeiro do Grupo SATA, que colocava em risco a continuidade das suas operações, aspeto que foi devidamente enfatizado pelo auditor externo.
37.2.	No final de 2019, e relativamente às empresas que desenvolvem as suas operações na Região, o Grupo SATA contava com 1 410 trabalhadores, dos quais 750 na Sata Air Açores, S.A. (+112), 633 na Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. (-3) e 27 na Sata Gestão de Aeródromos, S.A. (+10), ou seja, mais 119 trabalhadores do que em 2013.
39.	A análise das certificações legais das contas individuais e consolidadas das empresas do Grupo SATA sugere a melhoria da qualidade do reporte financeiro, dada a redução do número de reservas expressas em 2019 pelos revisores oficiais de contas, comparativamente a 2013.
Acompanhamento das recomendações formuladas no Relatório n.º 1/2016 – FS/SRATC, de 21-01-2016	
41.	Duas das três recomendações especificamente formuladas ao Governo Regional não foram acolhidas, estando em causa questões relacionadas com a fixação de orientações estratégicas específicas para as empresas do Grupo SATA e com a celebração de contratos de gestão com os respetivos gestores públicos.
42.	O Governo Regional também não tinha acolhido a recomendação formulada no sentido de cumprir pontualmente o pagamento das contrapartidas financeiras devidas no âmbito dos contratos de concessão celebrados com empresas do Grupo SATA.
43.	O facto de a Sata Air Açores, S.A., ter sistematicamente excedido os défices de exploração acordados no âmbito dos contratos de concessão evidencia que a recomendação formulada no sentido de a empresa diligenciar pelo cumprimento daqueles défices não foi acatada, embora se admita que as condições contratualmente fixadas para a prestação daqueles serviços se encontrem desajustadas da realidade.
44.	A recomendação endereçada à Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., no sentido de executar um plano estratégico plurianual com vista à recuperação da respetiva sustentabilidade económica e financeira será objeto de acompanhamento, agora com base no Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia, em 07-06-2022.

46. Recomendações

528 Face aos desenvolvimentos subsequentes à aprovação pela Comissão Europeia do Plano de Reestruturação do Grupo SATA, em 07-06-2022²⁹², algumas das recomendações formuladas no âmbito do Relatório n.º 1/2016 – FS/SRATC, de 21-01-2016, perderam oportunidade ou carecem de ser reajustadas face a esta nova realidade.

529 Neste contexto, tendo presente as observações constantes do presente Relatório, reiteraram-se/formulam-se recomendações sobre as seguintes matérias:

N.º	Entidade/Recomendações	Impactos esperados	Ponto do Relatório
Ao Governo Regional			
1. ^a	Definir as orientações estratégicas para as empresas do Grupo SATA, necessariamente alinhadas com o Plano de Reestruturação do Grupo SATA aprovado pela Comissão Europeia, em 07-06-2022, 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)	9.
2. ^a	Celebrar contratos de gestão com os gestores públicos do Grupo SATA, definindo os objetivos a atingir.	Cumprimento da legalidade. (artigo 15.º do Decreto Legislativo Regional n.º 12/2008/A, de 19 de maio)	9.
3. ^a	Promover o cumprimento pontual dos contratos de concessão, sem introduzir modificações que visem apenas adiar o pagamento das contrapartidas financeira.	Cumprimento da legalidade e da regularidade.	17.
Ao Grupo SATA			
4. ^a	As deliberações dos órgãos sociais das empresas do Grupo SATA deverão constar sempre de ata, de modo a permitir 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.	Cumprimento da legalidade. (artigo 37.º do Código Comercial, n.º 3 do artigo 14.º dos estatutos da Sata Air Açores, S.A., e n.º 3 do artigo 14.º dos estatutos da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.)	13.1.

²⁹² Cf. texto integral da [Decisão](#), disponível no sítio da *Internet* da Comissão Europeia.

N.º	Entidade/Recomendações	Impactos esperados	Ponto do Relatório
Ao Grupo SATA			
5. ^a	Tomar as medidas adequadas a assegurar o cumprimento dos défices de exploração acordados no âmbito dos contratos de concessão celebrados.	Melhoria da gestão financeira pública, da transparência e da responsabilidade.	17.

47. Decisão

Aprova-se o presente Relatório, bem como as suas conclusões e recomendação, nos termos dos artigos 55.º e 78.º, n.º 2, alínea a), conjugados com os artigos 105.º, n.º 1, e 107, n.º 1, alínea b), todos da LOPTC.

A Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública, a Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas e o Grupo SATA deverão informar o Tribunal, até 31-12-2023, sobre as medidas tomadas em acatamento das recomendações formuladas.

Expressa-se às entidades auditadas o apreço do Tribunal pela disponibilidade e colaboração prestadas durante o desenvolvimento desta ação.

São devidos emolumentos pela Sata Air Açores, S.A., Sata Internacional – Azores Airlines, 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, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de maio, com a redação dada pela Lei n.º 139/99, de 28 de agosto, considerando o âmbito, duração e meios envolvidos na realização da auditoria, conforme conta de emolumentos a seguir apresentada.

Remeta-se cópia deste Relatório à Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, que solicitou a realização da auditoria.

Remeta-se também cópia do presente Relatório ao Secretário Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública, ao Secretário Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, à Sata Holding, S.A., à Sata Air Açores, S.A., à Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., à Sata Gestão de Aeródromos, S.A., bem como aos responsáveis ouvidos em sede de contraditório, Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves e Luís Manuel da Silva Rodrigues.

Remeta-se, ainda, cópia do Relatório ao Ministério Público – DIAP Regional de Lisboa, conforme solicitação efetuada nesse sentido.

Entregue-se ao Magistrado do Ministério Público, cópia do presente Relatório, nos termos do disposto no artigo 29.º, n.º 4, da LOPTC.

Após as comunicações necessárias, divulgue-se na *Internet*.

Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas, em 20 de abril de 2023.

A Juíza Conselheira

(Cristina Flora)

Conta de emolumentos

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

Unidade de Apoio Técnico-Operativo II	Ação n.º 21-D601
---------------------------------------	------------------

(em Euro)

Entidade fiscalizada/sujeito passivo	Base de dados		Valor	
	Unidade de tempo ⁽²⁾	Custo <i>standard</i> ⁽³⁾	Emolumentos calculados	Emolumentos a pagar ⁽⁴⁾ (5) (6) (7)
Sata Air Açores, S.A.	308	88,29	27 193,32	17 164,00
Sata Internacional - Azores Airlines, S.A.	387		34 168,23	17 164,00
Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	77		6 798,33	6 798,33
Empresas de auditoria e consultores técnicos ⁽⁸⁾				
Prestação de serviços				
Outros encargos				

Notas

(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.	(5) Emolumentos máximos (17 164,00 euros) 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).
(2) Cada unidade de tempo (UT) corresponde a 3 horas e 30 minutos de trabalho.	(6) 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).
(3) Custo <i>standard</i> , por UT, aprovado por deliberação do Plenário da 1.ª Secção, de 3 de novembro de 1999: Ações fora da área da residência oficial119,99 euros Ações na área da residência oficial88,29 euros	(7) Quando haja mais do que um sujeito passivo da 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.
(4) Emolumentos mínimos (1 716,40 euros) 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 euros, é calculado com base no índice 100 da escala indiciária das carreiras de regime geral da função pública que vigorou em 2008 (333,61 euros), atualizado em 2,9%, nos termos, respetivamente, do n.º 2 da Portaria n.º 1553-C/2008, de 31 de dezembro.	(8) 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.

Ficha técnica

Função	Nome	Cargo/Categoria
Coordenação	Ana Medeiros	Auditora-Coordenadora
	Cristina Soares Ribeiro	Auditora-Coordenadora (até 31-12-2022)
	Lígia Neves	Auditora-Chefe
	Rui Nóbrega Santos	Auditor-Chefe (até 31-12-2022)
Execução	Célia Prego Alves	Técnica Verificadora Superior Principal
	Sónia Joaquim	Técnica Verificadora Superior Principal
	Luís Costa	Técnico Verificador Superior de 1.ª Classe

Anexos

Respostas dadas em contraditório

I – Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Gabinete da Secretária Regional

Exmo. Senhor Subdiretor Geral
Secção Regional dos Açores do
Tribunal de Contas
Rua Ernesto do Canto, 34
9504-526 Ponta Delgada
sra@tcontas.pt

S/Referência	S/Comunicação	N/Comunicação	Data
582-ST	2023-03-27	S-GSRTMI/2023/139	11/04/2023

ASSUNTO: Auditoria ao Grupo SATA (2013-2019) – Contraditório do relato enviado

No que concerne ao relato respeitante à auditoria ao Grupo SATA (2013-2019) submetido para contraditório desta Secretaria Regional, e que mereceu a nossa melhor atenção, somos a transmitir que, relativamente à recomendação *“promover o cumprimento pontual dos contratos de concessão, sem introduzir modificações que visem apenas adiar o pagamento das contrapartidas financeiras”*, esta encontra-se a ser integralmente cumprida pelo Governo Regional, mantendo-se a intenção de continuar a promover o seu cumprimento no futuro.

Considerando que a referida recomendação é a única que se integra no âmbito das competências da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, nada mais temos a observar no que respeita às demais conclusões do relato, bem como no que respeita ao restante teor do documento.

Com os melhores cumprimentos, *e c. pessoal*

A Chefe do Gabinete

Ana Albergaria Pacheco

II – Sata Air Açores, S.A.



Exm^ª(^o) Senhor(a)
Subdiretor-Geral da Secção Regional dos Açores
Tribunal de Contas
Palácio Canto Rua Ernesto do Canto, 34
9504-526 PONTA DELGADA

Vossa Referência	Data	Nossa Referência	Data
577-ST	27-03-2023	AUD.2023	11-04-2023

ASSUNTO: Contraditório ao projeto de relatório Auditoria do Tribunal de Contas 2013-2019

Exmo. Senhor,

Tendo a **SATA Air Açores -Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A.** (“SATA”) sido notificada para, querendo, se pronunciar sobre o teor do projeto de Relatório de Auditoria do Tribunal de Contas em regime de fiscalização concomitante, esta vem dizer o seguinte:

1- **Quanto à Parte IV – Recomendações:**

Nos últimos anos, i.é, no período após o de referência para efeitos de Auditoria, a posição da SATA quanto aos défices de exploração tem sido mais proativa, no sentido em que qualquer medida ou modificação unilateral que possa contender com os resultados de exploração no âmbito dos Contratos de Concessão têm sido tempestivamente reportados aos Concedente, para que fique evidenciado que a Concessionária tem como preocupação aproximar-se dos limites de défice contratualmente estabelecidos, advertindo o Concedente para eventuais causas de desvios aos valores contratualizados e que podem dar lugar, inclusive, a pedidos de reequilíbrio financeiro.

2- **Quanto à Parte V- conclusões:**

A conclusão vertida no ponto 17 relacionada, aliás, com a recomendação supramencionada, prende-se com o facto da SATA não ter sido ressarcida no montante total de 9,2 Milhões de Euros, a título de défice não compensado, em virtude da diferença agregada entre o défice de exploração real e o valor certificado e pago a esta.

OD-GCI-178/01

Sede Rua Dr. José Bruno Tavares Carreiro, N.º 6, 9º, 9500-019, Ponta Delgada Açores - Portugal
Tel. 351 296 209 710/1 Fax. 351 296 672 090
Capital Social € 16.809.500,00 Matrícula n.º CRC Ponta Delgada 512 005 095 Pessoa Coletiva 512 005 095

Ora, o modelo de compensação preconizado pelos vários Contratos de Concessão entre a Concedente e a Concessionária é, segundo as Orientações da Comissão Europeia (Comunicação da Comissão 2017/C 194/01) sobre Obrigações de Serviço Público (“OSP”), um modelo de compensação ex post, ou seja, a compensação dos serviços no âmbito de Obrigações de Serviço Público corresponde sempre ao valor que for apurado após a exploração, pelo que, por natureza, *“a compensação não pode exceder o valor necessário para cobrir a totalidade ou parte dos custos suportados no cumprimento das OSPs, tendo em conta as receitas obtidas e um lucro razoável”*, pelo que admite-se não ser o valor contratualizado [ex ante], sendo certo que haverá lugar à compensação que, entre os dois valores, for menor.

Contudo, é o próprio – o mesmo – regime de Obrigações de Serviço Público que determina como limite o valor da proposta. Ora, estes dois valores nem sempre são compagináveis, pois na maioria das vezes, o valor necessário para cobrir a totalidade ou parte dos custos suportados no cumprimento das OSPs, tendo em conta a receita obtida e um lucro razoável, encontra o seu limite no valor de proposta.

Assim, esta limitação do próprio regime – acrescida das constrições contratuais no que se refere à admissão de circunstâncias compensáveis a título de reequilíbrio financeiro – concorrem para que a Concessionária não seja ressarcida na totalidade do seu défice de exploração face ao contratualizado, acabando por ser suportado por aquela. Se é verdade que o ónus sobre o erário público não pode ser ilimitado, não deixa de ser assinalável que o regime das obrigações de serviço público encerra em si mesmo a possibilidade do Concessionário não ser compensado pelo défice de exploração real.

Sem prejuízo, a Signatária tem procurado mitigar os défices de exploração por via dos pedidos de reequilíbrio financeiro, como ficou evidenciado nos últimos anos do período em consideração.

Dito isto, reitera-se o anteriormente mencionado, visto que, nos últimos anos, a Signatária tem procurado, proactivamente, reportar junto do Concedente, de forma prévia e atempada, todas as situações ou modificações suscetíveis de impactar o défice de exploração, no sentido, de justificar, caso este entenda, ajustamentos ao modelo de Obrigações de Serviço Público, ou tomar opções estratégicas que mitiguem o risco de desvio.

No que se refere às questões referentes à informalidade que caracteriza o funcionamento dos órgãos sociais das empresas da Signatária, e a falta de detalhe nas deliberações operacionais estratégicas, é de referir que foi, ao longo do período em análise, sendo melhorada, visto que as deficiências encontradas em 2013, 2014 e 2015 já não são as mesmas que em 2019, porquanto a preocupação com as formalidades legais foram sendo reforçadas, nomeadamente pela criação da figura societária da Secretária Geral.

Por conta disso, os processos de convocatória de Assembleias Gerais (quando não universais), Conselho Fiscal, a elaboração de atas e respetivos documentos de suporte, está, desde final do período em referência, assegurado. E a sua robustez tem sido continuamente trabalhada, nomeadamente pelo aumento de instrumentos ao serviço do processo deliberativo, e da definição de procedimentos conducentes ao referido processo, que salvaguardam a integridade dos mesmos.

Isto reflete-se quer nas opções decisórias quanto à frota, quer nas opções decisórias de natureza comercial, nomeadamente no que toca à exploração de rotas, estando devidamente fundamentadas por parte dos departamentos responsáveis.

Não obstante, reconhece-se haver espaço para melhoria.

O Conselho de Administração,

SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A

Assinado por: **Teresa Mafalda Pais de Moura
Gonçalves**
Num. de identificação: 10994829
Data: 2023.04.11 19:44:51+00'00'



III – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.



Exm^o(^o) Senhor(a)
Subdiretor-Geral da Secção Regional dos Açores
Tribunal de Contas
Palácio Canto Rua Ernesto do Canto, 34
9504-526 PONTA DELGADA

Vossa Referência	Data	Nossa Referência	Data
577-ST		AUD.2023	<Data>

ASSUNTO: Contraditório projeto de relatório de Auditoria 2013 a 2019

Exmo Senhor,

Tendo a Sata Internacional - Azores Airlines S.A. (SATA) sido notificada para, querendo, se pronunciar sobre o teor do projeto de relatório de auditoria da Tribunal de Contas em regime de fiscalização concomitante, vem esta dizer o seguinte:

1- Quanto à Parte IV – Recomendação:

No que se refere à intenção de acompanhar a execução do Plano de Reestruturação, nada temos a acrescentar, sendo que mantemos a disponibilidade para colaborar no que houver por conveniente.

2- Quanto à Parte V – Conclusões:

No que diz respeito às conclusões vertidas nos pontos 13.2, é de referir que o *phase-out* da Aeronave A330 não foi antecipado para uma data mais próxima da sua saída de linha, visto que foram necessários longos meses para estudar possíveis cenários e equacionar várias possibilidades de saída da aeronave, precisamente, com vista a evitar numa precipitação decisória que se traduzisse numa solução mais penalizante para a SATA, sendo certo que, durante o ano de 2020, foram as contingências relacionadas com a Pandemia Covid-19 que condicionaram a execução dos trabalhos para cumprimento das condições de *Redelivery*, pelo que não foi possível concluir o processo *de phase-out* mais cedo.

OD-GCI-180/01

Sede Rua Dr. José Bruno Tavares Carreiro, N.º 6, 9º, 9500-769, Ponta Delgada Açores - Portugal
Tel. 351 296 209 710/1 Fax. 351 296 672 090
Capital Social € 5.000.000,00 Matrícula nº CRC Ponta Delgada 512 029 393 Pessoa Coletiva 512 029 393

Acresce que, não obstante as conclusões propostas, é preciso não olvidar que as aeronaves NEO A321, foram objeto de locação operacional, condicionada a encomenda ao fabricante, pelo que alguma derrapagem nos *timings* de renovação da frota, nomeadamente na substituição dos Airbus A310, também se deveu a esta situação, sendo impreciso atribuir, exclusivamente, às decisões gestionárias relacionadas com o Airbus A330 (e opções de renovação de frota) os atrasos na entrada em linha das novas aeronaves.

Por fim, dizer que do relatório, resulta que as “opções gestionárias” quanto ao *pricing* contribuíram para uma degradação da tarifa média, nomeadamente nas Rotas de Obrigação de Serviço Público (“OSP”) entre o Continente e Açores, influenciando o volume de receitas. Ou seja, dá-se conta do efeito, mas não da causa, pelo que se desconhece a que decisões gestionárias de *pricing* o relatório se refere para concluir que contribui para uma degradação da tarifa média e, bem assim, para um desempenho económico negativo. Tal impossibilita o exercício de contraditório quanto a este aspeto. Na verdade, nas rotas de OSP, parte da degradação da tarifa média resulta do próprio modelo de Obrigações de Serviço Público que limita os valores de tarifa a determinadas categorias de passageiros.

Ainda, ressalve-se que as decisões de gestão tarifária são muitas vezes pautadas pelo dinamismo imposto pelas regras do mercado.

Já no que se refere às conclusões quanto às questões referentes à informalidade que caracteriza o funcionamento dos órgãos sociais das empresas da Signatária, e a falta de detalhe nas deliberações operacionais estratégicas, é de referir que foi, ao longo do período em análise, sendo melhorada, visto as deficiências encontradas em 2013, 2014 e 2015 já não são as mesmas que em 2019, onde a preocupação com as formalidades legais foram reforçadas, nomeadamente pela criação da figura societária da Secretária Geral. Por conta disso, os processos de convocatória de Assembleias Gerais (quando não universais), Conselho Fiscal, a elaboração de atas e respetivos documentos de suporte, está, desde final do período em referência, assegurado. E a sua robustez tem sido continuamente trabalhada, nomeadamente pelo aumento de instrumentos ao serviço do processo deliberativo, e da definição de procedimentos conducentes ao referido processo, que salvaguardam a integridade do mesmo.

Isto reflete-se quer nas opções decisórias quanto à frota, quer nas opções decisórias de natureza comercial, nomeadamente no que toca à exploração de rotas, que vêm sempre devidamente fundamentadas por parte dos departamentos responsáveis.



Não obstante, reconhece-se haver espaço para melhoria.

O Conselho de Administração

SATA Internacional - Azores Airlines S.A.

Assinado por: **Teresa Mafalda Pais de Moura
Gonçalves**
Num. de identificação: 10994829
Data: 2023.04.11 19:46:08+00'00'



IV – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.



Exm^o(a) Senhor(a)
Subdiretor-Geral da Secção Regional dos Açores
Tribunal de Contas
Palácio Canto Rua Ernesto do Canto, 34
9504-526 PONTA DELGADA

Vossa Referência	Data	Nossa Referência	Data
577-ST	27-03-2023	AUD.2023	11-04-2023

ASSUNTO: **Contraditório ao projeto de relatório Auditoria do Tribunal de Contas 2013-2019**

Exmo Senhor,

Tendo a **SATA Gestão de Aeródromos S.A.** sido notificada para, querendo, se pronunciar sobre o teor do projeto de Relatório de Auditoria do Tribunal de Contas em regime de fiscalização concomitante, esta vem dizer o seguinte:

1 - Quanto à Parte V- conclusões:

No que se refere às questões referentes à informalidade que caracteriza o funcionamento dos órgãos sociais das empresas da Signatária, e a falta de detalhe nas deliberações operacionais estratégicas, é de referir que foi, ao longo do período em análise, sendo melhorada, visto que as deficiências encontradas em 2013, 2014 e 2015 já não são as mesmas que em 2019, porquanto a preocupação com as formalidades legais foram sendo reforçadas, nomeadamente pela criação da figura societária da Secretária Geral.

Por conta disso, os processos de convocatória de Assembleias Gerais (quando não universais), Conselho Fiscal, a elaboração de atas e respetivos documentos de suporte, está, desde final do período em referência, assegurado. E a sua robustez tem sido continuamente trabalhada, nomeadamente pelo aumento de instrumentos ao serviço do processo deliberativo, e da definição de procedimentos conducentes ao referido processo, que salvaguardam a integridade do mesmo.

Sem prejuízo, reconhece-se espaço para melhorias.

O Conselho de Administração,

Assinado por: **Teresa Mafalda Pais de Moura
Gonçalves**
Num. de Identificação: 10994829
Data: 2023.04.11 19:45:37+00'00'

Sata Gestão de Aeródromos S.A.



OD-GCI-182/01

Sede Rua Dr. José Bruno Tavares Carreiro, N.º 6, 9º, 9500-019, Ponta Delgada Açores - Portugal
Tel. 351 296 209 706 Fax. 351 296 285 289
Capital Social € 250.000,00 Matrícula nº CRC Ponta Delgada 512 087 954 Pessoa Colectiva 512 087 954

V – Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves

A

Exma. Senhora Juíza Conselheira
da Seção Regional dos Açores
do Tribunal de Contas
Palácio Canto
Rua Ernesto do Canto, nº 34
9504-526 Ponta Delgada
Portugal

Email: sra@tcontas.pt

Figueira da Foz, 17 de abril de 2023

Exma. Senhora Juíza Conselheira,

Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves, [REDACTED]

[REDACTED], tendo sido notificado do relato para contraditório da Auditoria ao Grupo Sata por carta Vª Refª 583-ST, de 2023-03-27 21/D601 para, querendo, se pronunciar sobre o teor do referido relato, vem, ao abrigo do disposto nos artigos 13º e 87º nº 3 da Lei nº98/97, de 26 de agosto, apresentar a sua pronúncia, o que faz nos seguintes termos:

I. Introdução

A pronúncia do signatário é feita na qualidade de anterior Presidente do Conselho de Administração das sociedades Sata Air Açores S.A., Sata International – Azores Airlines, S.A. e Sata Gestão de Aeródromos, S.A., sociedades estas integrantes do denominado Grupo Sata.

Na realidade, o signatário esteve formalmente nomeado para exercer as funções de Presidente do Conselho de Administração da Sata Air Açores S.A., da Sata International – Azores Airlines, S.A. e da Sata Gestão de Aeródromos, S.A entre 12.05.2014 e 18.12.2015, embora o exercício efetivo de funções enquanto Presidente do Conselho de Administração destas sociedades tenha ocorrido apenas até 30.11.2015 e não até 18.12.2015.

Em função do anteriormente exposto importa desde logo ter presente que:

- (i) O período de tempo em que as empresas do Grupo Sata foram por si lideradas é uma pequena fração do período de tempo abrangido pela presente Auditoria do Tribunal de Contas. Efetivamente, dos 84 meses cobertos pela Auditoria, o

signatário esteve unicamente em efetividade de funções, enquanto Presidente do Conselho de Administração das sociedades em apreço, pelo período de 18 meses e 19 dias.

- (ii) O exercício das funções de Presidente do Conselho de Administração pelo signatário nas sociedades em apreço cessou há mais de 7 anos e 4 meses, o que implica que a presente pronúncia se faça, unicamente, com recurso a factos ocorridos durante os seus mandatos de que ainda guarda memória, porquanto há muito que o signatário deixou de ter acesso à documentação existente nas sociedades em questão relativas a decisões tomadas pelos Conselhos de Administração a que presidiu ou por pessoas a quem tivessem sido delegadas competências para a tomada de decisões ou para a prática de atos em representação dessas sociedades, nomeadamente atas dos respetivos órgãos sociais, documentos contabilísticos, correspondência interna ou com terceiras entidades, planos de negócios, análises, estudos ou pareceres, etc;
- (iii) O signatário deixou de acompanhar o desenvolvimento da atividade das sociedades do Grupo Sata a partir da data em que cessou efetivamente funções, isto é, a partir de 30 de novembro de 2015, pelo que, desde essa data, deixou de ter conhecimento da forma como se passaram a desenrolar as atividades das sociedades do Grupo Sata, quer a poder controlar a forma de execução do Plano de Negócios 2015-2020, delineado pelos quadros do Grupo Sata em conjunto com a PWC e aprovado pelo Conselho de Administração da Sata- Sociedade de Transportes Aéreos, SGPS, S.A. durante o seu mandato de Presidente do Conselho de Administração.
- (iv) As recomendações do Tribunal de Contas decorrentes da auditoria ao Grupo Sata relativas aos exercícios de 2009 a 2013 e dirigidas à Sata Air Açores S.A., à Sata International – Azores Airlines, S.A. e à Sata Gestão de Aeródromos, S.A., e constantes do Relatório nº 01/2016 – FS/SRATC, de 21-01-2016, são posteriores à data de cessão de funções do signatário como administrador dessas sociedades, pelo que não puderem ser tidas em conta por este durante a sua gestão de tais sociedades.

II. Objetivo da Auditoria e assuntos suscitados no Relato relativos a factos ocorridos durante os mandatos de Presidente do Conselho de Administração de sociedades do Grupo Sata.

A Auditoria do Tribunal de Contas a que o presente Relato respeita tem como propósito identificar as causas do significativo agravamento do desequilíbrio económico e financeiro do Grupo SATA observado entre 2013 e 2019.

Se o signatário bem apreendeu o conteúdo do Relato, são essencialmente os seguintes assuntos suscitados no mesmo que alegadamente terão ocorrido enquanto era Presidente do Conselho de Administração de sociedades do Grupo Sata e que alegadamente terão contribuído para o significativo agravamento do desequilíbrio económico e financeiro do Grupo SATA observado entre 2013 e 2019:

- (i) Falta de observância de procedimentos de elaboração e aprovação dos documentos necessários para acompanhamento e controlo das respetivas atividades;
- (ii) Processo de renovação da frota de aviões, em particular a decisão de substituir quatro aviões Airbus A 310 por dois aviões Airbus A 330-200;

- (iii) Opções gestonárias relacionadas com o *pricing*;
- (iv) Contratação de dívida com taxas de juro desajustadas face ao risco de perfil das mutuárias.

Refira-se, antes de mais, que o Grupo Sata já se encontrava em desequilíbrio económico e financeiro muito antes do signatário iniciar funções de administrador nas sociedades do Grupo Sata e até muito antes do ano de 2013. Essa situação encontrava-se claramente evidenciada num primeiro relatório de assessoria financeira elaborado pela consultora PriceWaterhouseCoopers (PwC), elaborado a pedido do signatário e a que se faz referência na pg. 60 do Relato.

Foi precisamente a constatação da existência de uma situação crónica de desequilíbrio económico e financeiro no Grupo Sata que levou o signatário a promover a elaboração de um Plano de Negócios para o quinquénio 2015/2020 onde constavam um conjunto de medidas destinadas a reverter essa situação e isto mesmo antes da Recomendação do Tribunal de Contas dirigida à Sata International – Azores Airlines, S.A. para proceder à elaboração de um plano estratégico contemplando as medidas de ajustamento necessárias à recuperação da respetiva viabilidade económica e financeira e que aparece referida no Relato.

Significa isto, portanto, que tal desequilíbrio financeiro era pré-existente ao momento do início de funções do signatário como Presidente de Conselhos de Administração de sociedades do Grupo Sata.

Esse mesmo desequilíbrio económico e financeiro com que o signatário se viu confrontado aquando do seu início de funções como administrador de sociedades do Grupo Sata e com o qual foi obrigado a conviver durante todo o período em que liderou as administrações de tais sociedades - não obstante o que por essas administrações foi feito para se lançarem as bases para um reequilíbrio financeiro do Grupo Sata, nomeadamente através da elaboração de um Plano de Negócios para o quinquénio 2015/2020 com o apoio da PwC - agravou-se após a cessação dos seus mandatos como administrador, não se podendo dizer, como adiante se demonstrará, que tal agravamento seja consequência de decisões tomadas por esses Conselhos de Administração enquanto por si presididos, nomeadamente em matéria de renovação da frota da Sata International – Azores Airlines, S.A..

Uma hipótese que não pode deixar de se aventar é que o agravamento da situação económica ou financeira do Grupo Sata verificado após a cessação dos mandatos como administrador do signatário é, porventura, uma decorrência da não execução integral do Plano de Negócios para o quinquénio 2015/2020 nos exatos termos em que foi inicialmente aprovado e que viu uma das suas decisões chave - a da locação operacional de duas aeronaves Airbus A330-200 para substituir 4 aeronaves Airbus A 310 - ser revertida. Tanto assim é que:

- (a) do Quadro 4 do Relato resulta que o Airbus A330-200 objeto de locação operacional em execução do Plano de Negócios 2015/2020 teve uma rentabilidade positiva logo no ano em que iniciou a sua atividade, tendo porém sido decidido, ainda nesse mesmo ano, e por razões que o signatário desconhece, desinvestir nesse avião e fazer reverter a decisão de contratar a locação operacional do mesmo; A este propósito veja-se o que é dito na página 84 do Relato e cita-se: "Com a entrada em linha do Airbus A330-200, em 2016, e do primeiro Airbus A321, no ano seguinte, assistiu-se a uma assinalável expansão da atividade (a oferta, em ASK, aumentou 45%), essencialmente direcionada para a operação regular nos mercados

domésticos (ligações entre os Açores, o Continente e a Madeira) e para a América do Norte.

- (b) a Sata tem vindo a proceder a inúmeras contratações de aeronaves Airbus A330-200 para operar voos seus, como se pode constatar pela leitura de variadas notícias saídas a público. (vide Docs nºs 1 a 7 que se anexam).

Indo agora aos pontos concretamente suscitados no Relato:

- I. Falta de observância de procedimentos de elaboração e aprovação dos documentos necessários para acompanhamento e controlo das respetivas atividades:

Como se referiu ao início, o signatário não tem presentemente acesso à documentação das sociedades do Grupo Sata para poder demonstrar, em concreto, a forma como os Conselhos de Administração a que presidiu deram cumprimento às obrigações de documentar e fundamentar as decisões tomadas nas reuniões desses órgãos de administração.

O signatário está, no entanto, convicto que todas as formalidades requeridas foram devidamente cumpridas, porquanto se recorda de logo nas primeiras reuniões dos Conselhos de Administração a que presidiu haver sido deliberado contratar a BPLD&A Sociedade de Advogados, com escritório em Ponta Delgada, para elaborar as atas das reuniões do Conselho de Administração das sociedades do Grupo Sata, estando encarregue de tal tarefa o Dr. Francisco Abreu dos Santos, que cumpria escrupulosamente com essas suas obrigações.

No que respeita às atas das Assembleias Gerais a elaboração das mesmas não é, como se sabe, da competência dos órgãos de administração das sociedades, mas do Presidente das respetivas Assembleias Gerais ou, nos casos em que exista, do respetivo secretário, sendo que tais Assembleias Gerais eram à data presididas pelo Dr. Victor Borges da Ponte que o signatário está certo que cuidava de fazer verter em ata todas as deliberações nelas adotadas.

Por fim, o signatário tem igualmente memória de haver feito variados reportes, suportados por documentação apropriada, aos órgãos de tutela das sociedades do Grupo Sata, relativamente à situação, nomeadamente económico-financeira de cada uma dessas sociedades, devendo existir nas sociedades em questão cópias de tais documentos.

- II. Processo de renovação da frota de aviões da Sata International – Azores Airlines S.A., em particular a decisão de substituir quatro aviões Airbus A 310 (wide-body) por dois aviões Airbus A 330-200 (igualmente wide-body):

O processo de renovação da frota da Sata International – Azores Airlines S.A surge no Relato qualificado como tendo assentado numa decisão estratégica errada, tecnicamente não sustentada e sem racionalidade gestonária em consequência da qual a Sata International – Azores Airlines S.A. teve perdas da ordem dos 42,2 milhões de euros, dos quais 21,6 milhões respeitam ao período de 2016 a 2019.

Esta asserção do Relato é totalmente incorreta, assenta em pressupostos errados e aponta para consequências que não são escoradas em nexos de causalidade adequados.

A isto acresce que as conclusões preliminares constantes do Relato no sentido da desadequação da decisão do Conselho de Administração a que o signatário presidiu

relativamente ao que deveria ser a nova frota da Sata International – Azores Airlines S.A. têm vindo a ser desmentidas pela prática recente que as sociedades do Grupo Sata têm estado a adotar em matéria de contratação de tipos de aeronaves para dar resposta à procura de voos verificada e para assegurarem o transporte de passageiros e de carga para e a partir das suas rotas mais longínquas, nomeadamente de e para cidades dos Estados Unidos e do Canadá.

Vejam-se, a este propósito, as declarações mais recentes do Dr. Luís Manuel da Silva Rodrigues, acabado de ser nomeado para Presidente da Comissão Executiva da TAP, que em declarações à agência Lusa quando ainda era Presidente do Conselho de Administração da Sata e que surgem reproduzidas no Jornal Eco do passado do 7 de fevereiro de 2023, dizia o seguinte, e passa-se a citar:

“O presidente da SATA afirmou esta terça-feira que o aluguer do avião Airbus A330 para a ligação dos Açores à América do Norte durante o verão é a “solução mais rentável”, revelando que os voos estão com “bastante procura”. Em declarações à agência Lusa, Luís Rodrigues adiantou que a companhia vai alugar (em serviço de leasing) um Airbus A330 à companhia aérea espanhola Plus Ultra Líneas Aérea, que vai servir “fundamentalmente” para ligar Oakland, na Califórnia, ao arquipélago açoriano. (...)

Lembrando que a SATA nos últimos anos tem “fretado uma aeronave durante dois meses” no verão para garantir as ligações com a América do Norte, o presidente do grupo SATA disse “não ter dúvidas” de que o aluguer é a “solução mais rentável” para a companhia açoriana.

“Trata-se da operação que liga todos os verões Oakland à Terceira. Nós na frota não temos avião para fazer isso. É uma rota longa demais. Podíamos fazê-lo ocupando parte da frota, mas obrigava a uma paragem técnica em Toronto. Gastava-se muito mais dinheiro”, justificou. Não detalhando os valores envolvidos na operação, o presidente da SATA garantiu que o leasing “vai custar menos do que a receita que vai gerar”, tratando-se de uma “opção normal e tranquila”. “É uma operação que está bem estudada. Considerámos três opções. A mais económica e eficiente era esta. Fizemos todas as contas que tínhamos de fazer, com todos os pressupostos. Já começámos a receber fotografias da loja de Oakland cheia de gente a querer comprar bilhetes para o verão” (vide Doc nº 1 em anexo).

Concretizando: Quando o signatário tomou posse como Presidente dos Conselhos de Administração de várias sociedades do Grupo Sata, mormente como Presidente do Conselho de Administração da Sata International – Azores Airlines S.A., era absolutamente evidente para todas as entidades em contacto com o assunto, nomeadamente para os membros dos Conselhos de Administração que antecederam aqueles que foram liderados pelo signatário, para os quadros técnicos das sociedades do Grupo Sata, para as entidades regionais com tutela sobre as sociedades do Grupo Sata e para os autores dos estudos citados no Relato, a saber, o da Aviado Partners, o da Lufthansa Consulting e o da Mach Lda, que havia uma necessidade urgente e imperiosa de proceder a uma rápida substituição da frota de 4 aviões Airbus A 310 (wide-body) que faziam os voos para os EUA e Canadá e alguns voos para o continente português, antes de estes aviões serem chamados para manutenções mais complexas que iriam ter que ter lugar nos anos que se seguiriam.

Na verdade, os aviões Airbus A310 – que eram wide-body - da frota da SATA, não obstante terem uma boa capacidade no que respeitava ao número de passageiros e às quantidades de carga que poderiam transportar eram já então muito antigos, para os quais havia enormes dificuldades em encontrar peças e motores para os manter a voar e tinham períodos de imobilização, em manutenção, cada vez mais longos. Isso implicava, por um lado, que o serviço prestado com os referidos aviões se encontrava bastante degradado e que os custos com irregularidades eram cada vez mais significativos. Por outro lado, os técnicos da SATA e da Airbus eram categóricos em afirmar que os custos para manter os Airbus A310 a voar seriam, no mínimo, de mais de 40 milhões de euros nos anos imediatamente seguintes, dadas as necessidades de manutenção a que iriam ter obrigatoriamente que ser sujeitos nos anos que se seguiriam, se quisesse poder continuar a voar para aeroportos europeus, americanos ou canadianos, sendo certo que, mesmo após tais manutenções não regressariam mais fiáveis ou mais aptos a concorrer com as condições de voo oferecidas pelas companhias aéreas concorrentes, todas elas já com frotas de aviões mais modernos. Continuariam estes aviões a gerar irregularidades e a não assegurar a fiabilidade e pontualidade necessárias.

Em paralelo com isto e como já atrás referido, o Grupo Sata encontrava-se numa situação económica e financeira difícil que importava começar a reverter o quanto antes, pelo que era imperioso estabelecer um plano estratégico para o Grupo que quebrasse com o paradigma existente e que, nomeadamente, contemplasse a exploração de novas rotas comercialmente rentáveis e novas formas de geração de receitas com a mesma atividade de transporte aéreo, nomeadamente por via do transporte de carga.

Assim, não fazia sentido tratar autonomamente os dois temas acima referidos, ou seja, tratar do tema da substituição dos Airbus A310, por um lado e, autonomamente, tratar do tema da definição de um novo plano estratégico para o Grupo Sata que rompesse com o *status quo* vigente.

A solução lógica e de boa gestão só poderia ser, pois, a de proceder à elaboração de um novo plano estratégico e contemplar nele a substituição dos Airbus A310, tendo presente os novos objetivos aí fixados.

Sucede que, como bem se refere no Relato, existiam dois estudos autónomos, um da Aviado Partners e outro da Lufthansa Consulting, ambos dos inícios de 2014, relativos à substituição dos Airbus A310, os quais, todavia, não tinham presente, como não poderiam ter tido, o novo paradigma da atividade de transporte aéreo do Grupo Sata que viria a ser contemplado no Plano de Negócios para o quinquénio 2015/2020. Nesse Plano de Negócios passou a constar um conjunto de alterações à atividade de transporte aéreo do Grupo Sata tal como vinha sendo exercida até aí, perspectivando-se agora uma expansão da atividade de transporte de passageiros e de carga para os mercados da América do Norte, maximizando o potencial de negócio junto da diáspora Açoreana, quer para aumentar o fluxo de passageiros quer para aumentar o transporte de carga e potenciando, igualmente, o desejado aumento da exportação de produtos Açoreanos, o que, como se verá, exigia aeronaves com elevadas capacidades de transportes de passageiros e de cargas, algo que não era contemplado nos estudos da Aviado Partners e da Lufthansa Consulting.

Não se pense, porém, que os estudos da Aviado Partners e da Lufthansa Consulting não foram devidamente analisados e tidos em consideração aquando da elaboração do Plano de Negócios 2015/2020 pelos quadros técnicos do Grupo Sata e pelos elementos da PWC afetos à elaboração desse plano. Foram-no, efetivamente, tal como foi tido em consideração o estudo da Mach Lda que se encontrava a ser elaborado ao mesmo tempo que o Plano de Negócios 2015/2020 e de uma forma conjugada com este.

Não é correto, portanto, dizer-se, como se faz no Relato, que o Plano de Negócios 2015/2020, datado de novembro de 2014, "*contrariou em toda a linha estudos prévios elaborados pelas consultoras Aviado Partners e Lufthansa Consulting*" nem que o Conselho de Administração da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. então liderado pelo signatário fez "*tábua rasa daqueles estudos*".

Os estudos em questão foram cuidadosamente analisados e ponderados aquando da elaboração do Plano de Negócios 2015/2020 tendo-se aceitado muitas das recomendações deles constantes, como, por exemplo, promover a pronta substituição dos aviões Airbus A 310 antes de terem que ser sujeitos a novas e onerosas operações de manutenção e fazer-se tal substituição por aviões produzidos pela Airbus, tal como estava recomendado pelo estudo da Lufthansa, para obter poupanças de custos, nomeadamente com formação de tripulações e substituições de peças.

A opção que não se seguiu e que era proposta nesses estudos foi, essencialmente, a de substituir os aviões Airbus A 310 (wide-body) por aviões (narrow-body) nomeadamente pelos A321-200 neo sugeridos no estudo da Lufthansa Consulting, dado que a seguir-se tal recomendação isso iria implicar uma redução da capacidade de transporte de passageiros e de carga que era contrária aos objetivos definidos no Plano de Negócios 2015/2020 tendentes à recuperação financeira do Grupo Sata, tendo-se ainda então constatado que os A321-200 neo, que era o modelo de aviões A321 disponíveis na altura, tinham diversas limitações operacionais, mesmo com um ou dois tanques de combustível adicionais para poderem operar em rotas mais longas, dado que isso implicava uma redução adicional do número de lugares e do espaço de carga disponíveis.

A descrição das limitações operacionais dos Airbus A321 que então foram analisadas constam de um estudo de avaliação destes aviões desenvolvido pela Airbus para o Lessor Aviation Capital Group, estudo esse que certamente ainda existirá nos arquivos de uma das sociedades do Grupo Sata.

Tanto quanto o signatário se recorda, decorria do estudo elaborado pela Airbus que os Airbus A321 em determinados períodos ou com condições atmosféricas adversas não conseguiriam operar para Toronto e que nos voos para Boston estes aviões, com o tanque adicional de combustível de que iriam carecer para o efeito, teriam uma redução significativa da sua capacidade de transporte de passageiros e de carga.

Acresce que a necessidade de se proceder à pronta substituição dos Airbus A 310 (wide-body) não permitia esperar pela chegada ao mercado de uma nova geração de aviões A321-200 neo (narrow body) com a capacidade de transporte da quantidade de passageiros e de carga previstos no Plano de Negócios 2015/2020. A isto se juntava o facto de existirem ainda incertezas quanto aos custos destes

novos aviões A321-200 neo, que seriam certamente superiores aos que resultariam de uma locação de aviões já com alguns anos de existência, que era o que se pretendia para limitar os custos com o investimento em aparelhos destinados a substituir os Airbus A 310.

Refira-se que as previsões sobre o crescimento potencial do número de passageiros nas rotas que o Grupo Sata se propunha operar para a América do Norte e para o Canadá se encontram plenamente confirmadas pelas notícias recentes relativas à procura que se tem vindo a verificar de bilhetes para voos da Sata dos Açores para a América do Norte e para o Canadá e desses destinos para os Açores (vide Docs nºs 1 a 7 que se anexam), ao ponto de a Sata ter estado sistematicamente a alugar aviões Airbus A330, com custos muito superiores aos que teria de suportar se tivesse executado cabalmente o Plano de Negócios 2015/2020, para satisfazer agora a procura com que se tem confrontado.

Foram, pois, os motivos acima indicados, suportados nos estudos desenvolvidos, nomeadamente pelos seus técnicos e pela PWC e pela Mach Lda, que levaram o Conselho de Administração da Sata International – Azores Airlines, S.A., então liderado pelo signatário, a deliberar a locação de dois aviões Airbus A330-200 (wide-body) para substituir os quatro aviões Airbus A 310 (igualmente wide-body) em fim de carreira, suportados pelas recomendações dos seus quadros técnicos da altura e pelo estudo elaborado pela Mach Lda em parceria com o Instituto Superior de Educação e Ciências, que, na elaboração do respetivo estudo, tinham tido em consideração os objetivos de transporte de passageiros e de carga constantes do Plano de Negócios 2015/2020 (2015/2020)

Contrariamente ao que vem sugerido no Relato, a verdade é que, no cenário em que se estava então a operar, as únicas opções viáveis eram a de redução do número de aviões que integravam a frota a Sata e a sua substituição por aviões fiáveis e mais baratos, isto é, avançar para a locação de dois aviões Airbus A330-200 (wide-body) para substituir os quatro aviões Airbus A 310 (igualmente wide-body) ou a de manter em operação os aviões Airbus A 310, com os custos associados, não apenas pela falta da respetiva adequação ao novo Plano de Negócios, mas, também, pela falta de disponibilidade de outras aeronaves Airbus com as características requeridas pelas operações de transporte do Grupo Sata. A este propósito tenha-se presente que, nessa altura, já os Airbus A 310 haviam sido descontinuados pela própria Airbus e já quase todas as companhias aéreas europeias tinham deixado de utilizar aquele tipo de avião para voos civis. A TAP, por exemplo, deixou de operar este tipo de aviões em 2008.

Sendo a opção de manter em operação os aviões Airbus A 310 unanimemente considerada, inclusivamente em todos os estudos referidos no Relato, como a opção mais gravosa para o Grupo Sata, só restava ao Conselho de Administração a opção de avançar para a locação de dois aviões Airbus A330-200 (wide-body), em face da inviabilidade de, em tempo oportuno, seguir qualquer das outras alternativas formuladas nos estudos elaborados pelas consultoras Aviado Partners e Lufthansa Consulting.

As negociações levadas a cabo para a renovação da frota foram ainda objeto de um relatório elaborado pelos seguintes responsáveis:

João Bettencourt Soares – Administrador e Eng.º Aeronáutico

Pedro Viveiros – Director de Manutenção e Engenharia e Eng.º Aeronáutico

Miguel Amaral – Director de Operações de Voo e Comandante de Linha Aérea

Nuno Campos – Director de Treino e Formação de Tripulações e Comandante de Linha Aérea

Jerónimo Coelho dos Santos – Advogado da Barrocas Advogados,

que sufragaram integralmente a decisão o Conselho de Administração da Sata International – Azores Airlines, S.A. relativa à substituição das quatro aeronaves Airbus A 310 por dois aviões Airbus A330-200.

O signatário, contesta, pois, veementemente, pelas razões anteriormente aduzidas e pelas que a seguir se aduzem, as afirmações e os juízos que constam do Relato relativamente à desadequação do processo de renovação da frota de aviões da Sata International – Azores Airlines S.A., e à forma como este havia sido deliberado em 26 de março de 2015 pelo Conselho de Administração daquela sociedade então por si liderado, em particular quando nesse Relato se afirma que:

- (a) Existiu uma ausência de suporte às decisões estratégicas relativas ao processo de renovação da frota da Sata International – Azores Airlines S.A.;
- (b) A opção pelos Airbus A330-200 contrariou toda a linha de estudos prévios existentes e que o Conselho de Administração presidido pelo signatário havia feito tábua rasa daqueles estudos;
- (c) Quando a decisão de renovação da frota foi tomada pelo Conselho de Administração da Sata International – Azores Airlines S.A. este não dispunha de todos os elementos de que necessitaria para tomar uma decisão informada, quer em termos técnicos quer em termos económicos, e que esta decisão foi insuficientemente fundamentada;
- (d) A decisão do Conselho de Administração da Sata International – Azores Airlines de optar por dois Airbus A330-200 foi tomada contra a opinião expressa das chefias de primeira linha do Grupo Sata;
- (e) A decisão da Assembleia Geral da Sata International – Azores Airlines de 28 de julho de 2016 que aprovou uma revisão do plano de negócios 2015/2020 apresentada pelo seu novo Conselho de Administração e cuja única medida foi a de reverter a opção inicial de integrar na frota da Sata dois Airbus A330-200 é suficiente para demonstrar que em momento algum se pode considerar a escolha dos Airbus A330-200 como a mais adequada;
- (f) A decisão do Conselho de Administração da Sata International – Azores Airlines de optar por dois Airbus A330-200 demonstra também terem existido deficiências ao nível do sistema de planeamento do Grupo Sata, ao não ter antecipado o risco de mudança de estratégia de um concorrente (TAP) intensificando a sua operação nas rotas exploradas historicamente por ambas as companhias;
- (g) Que o até há pouco presidente da Sata, Dr. Luís Rodrigues, entende que a frota mais adequada para a Sata não passa nem deveria ter passado pelos A330-200.

- (h) Que a opção de avançar para a substituição dos quatro Airbus A 310 por dois Airbus A330-200 infligiu à Sata International – Azores Airlines S.A. perdas da ordem dos 42,2 milhões de euros, dos quais 21,6 milhões respeitam ao período de 2016 a 2019;
- (i) Que as opções gestonárias relacionadas com o processo de renovação da frota da Sata International – Azores Airlines S.A. condicionaram a atividade da empresa durante todo o período objecto de análise pela Auditoria, nomeadamente porque:
 - (i) obrigaram a manter em atividade, para além do período previsto, os Airbus A 310;
 - (ii) obrigaram a empresa a ter que recorrer frequentemente a fretamento de aviões em regime de ACMI, com os sobrecustos associados;
 - (iii) determinaram um agravamento dos custos de base da empresa.
- (j) Que as decisões das administrações posteriores da Sata International – Azores Airlines S.A. de alterarem o Plano de Negócios e considerarem apenas aeronaves narrow body para operarem as mesmas rotas, conjugadas com as decisões de manter o Airbus A 330-200 ocioso por 19 meses e de operar a cessação antecipada do contrato de leasing do Airbus A 330-200 demonstram que a decisão de incluir na frota os Airbus 330-200 era errada;

Para além do que já acima se referiu quando aos estudos e aos motivos que estiveram na base da decisão do Conselho de Administração da Sata International – Azores Airlines S.A. importa ainda referir o seguinte:

- (a) As chefias de primeira linha do Grupo Sata trabalharam em parceria com a PWC na elaboração do Plano de Negócios 2015/2020 onde se encontrava proposta a locação de dois aviões Airbus A330-200 (wide-body) para substituir os quatro aviões Airbus A 310 (igualmente wide-body), pelo que o signatário não consegue entender como se pode afirmar no Relatório que essa decisão foi tomada contra a opinião expressa das chefias de primeira linha do Grupo Sata;
- (b) Não se entende como é que a decisão do Conselho de Administração da Sata International – Azores Airlines S.A., que sucedeu ao Conselho de Administração liderado pelo signatário, de reverter a opção inicial de integrar na frota da Sata dois Airbus A330-200 é suficiente para demonstrar que em momento algum se pode considerar a escolha dos Airbus A330-200 como a mais adequada, quando tem sido prática constante das diversas administrações da Sata International – Azores Airlines S.A. que sucederam à administração que o signatário liderou, de alugarem, as mais das vezes em regime de ACMI, aeronaves Airbus A330-200 para operarem rotas exploradas pelo Grupo Sata (vide o conjunto de notícias anexas como Docs nºs 1 a 7, nalguns casos enquanto mantinham ocioso o único avião Airbus A330-200 que havia sido objeto de contrato de locação na sequência da deliberação do Conselho de Administração da Sata International – Azores Airlines S.A., de 26 de março de 2015;



(c) A estratégia da TAP relativamente ao mercado de voos para os Açores era conhecida e foi analisada e tida em consideração aquando da elaboração do Plano de Negócios 2015/2020. Era do conhecimento da Sata que a TAP considerava então o mercado dos Açores como globalmente não estratégico, tendo a TAP informado a Sata que iria deixar de assegurar quaisquer voos para Santa Maria, Horta e Pico e que faria apenas um voo diário para Ponta Delgada e outro para a Terceira, estando acordado que a TAP e a SATA fariam todos os voos de e para Açores em code share. Não se entendem, portanto, as referências às deficiências ao nível do sistema de planeamento do Grupo Sata relacionadas com a estratégia da TAP para o mercado dos Açores.

(d) No que respeita à opinião do Dr. Luis Rodrigues relativamente aos aviões mais adequados para integrar a frota da Sata, aquela que o signatário conhece é a que resulta das suas recentes declarações públicas e já acima transcritas em que expressamente refere que:

"o aluguer do avião Airbus A330 para a ligação dos Açores à América do Norte durante o verão é a "solução mais rentável", revelando que os voos estão com "bastante procura". Em declarações à agência Lusa, Luis Rodrigues adiantou que a companhia vai alugar (em serviço de leasing) um Airbus A330 à companhia aérea espanhola Plus Ultra Líneas Aérea, que vai servir "fundamentalmente" para ligar Oakland, na Califórnia, ao arquipélago açoriano. (...)

Lembrando que a SATA nos últimos anos tem "fretado uma aeronave durante dois meses" no verão para garantir as ligações com a América do Norte, o presidente do grupo SATA disse "não ter dúvidas" de que o aluguer é a "solução mais rentável" para a companhia açoriana.

"Trata-se da operação que liga todos os verões Oakland à Terceira. Nós na frota não temos avião para fazer isso. É uma rota longa demais. Podíamos fazê-lo ocupando parte da frota, mas obrigava a uma paragem técnica em Toronto. Gastava-se muito mais dinheiro", justificou. Não detalhando os valores envolvidos na operação, o presidente da SATA garantiu que o leasing "vai custar menos do que a receita que vai gerar", tratando-se de uma "opção normal e tranquila". "É uma operação que está bem estudada. Consideramos três opções. A mais económica e eficiente era esta. Fizemos todas as contas que tínhamos de fazer, com todos os pressupostos." (vide Docs nº 1 e 2 em anexo).

(e) Quanto às alegadas perdas que o Relatório entende decorrerem da substituição dos quatro aviões Airbus A 310 por dois aviões Airbus A330-200 infligiu à Sata International – Azores Airlines S.A. há que ter presente o seguinte:

As administrações das sociedades do Grupo Sata que sucederam àquelas a que o signatário presidiu, nomeadamente ao nível da Sata International – Azores Airlines S.A., nunca deram completa e pontual execução ao Plano de Negócios 2015/2020, pelo que não é possível afirmar que as causas das alegadas perdas do Grupo Sata se devam ao teor da decisão e não ao modo

como a mesma veio a ser, num primeiro momento, parcialmente executada e, num segundo momento, parcialmente revertida.

O certo é que a deliberação do Conselho de Administração da Sata International – Azores Airlines S.A., de 26 de março de 2015, previa a locação de duas aeronaves Airbus A330-200 e não de uma única, como veio a verificar-se, sendo que a existência de duas aeronaves Airbus A330-200 a operarem em simultâneo era condição sine qua non para se poder proceder à substituição integral dos quatro Airbus A 310.

Por outro lado, não fazia parte dos planos da administração liderada pelo signatário nem do plano de negócios 2015/2020 ficar-se por uma única aeronave Airbus A330-200 e, muito menos, mantê-la em situação inoperacional (ociosa), nem se perspetivava que viesse a ser revertida a decisão inicial de contratar por via de contrato de locação dois Airbus A330-200, nem terminado antecipadamente o contrato de leasing da única aeronave Airbus A330-200 locada e manter em operação por período mais alargado alguns dos Airbus A 310.

Não se entende, portanto, como se pode pretender que foi a decisão do Conselho de Administração da Sata International – Azores Airlines S.A., de 26 de março de 2015 e não a sua não execução integral e pontual, a causa dos alegados custos adicionais.

Não se vê, aliás, como se possa considerar existir de um nexo de causalidade adequada entre a decisão do Conselho de Administração da Sata International – Azores Airlines S.A., de 26 de março de 2015 e os prejuízos alegados do Relato, quando estes não são suscetíveis de serem considerados como uma decorrência normal de tal decisão, porquanto os mesmo não resultaram do curso normal da execução dessa decisão mas sim de um conjunto de circunstâncias extraordinárias, ainda por cima determinadas por atuações de terceiros que sucederam ao signatário na administração das sociedades do Grupo Sata e que não estavam em linha com o previsto no Plano de Negócios 2015/2020.

III. Opções gestionárias relacionadas com o *pricing*;

As opções dos Conselhos de Administração das sociedades do Grupo Sata a que o signatário presidiu em matérias de "*pricing*" eram ditadas, nos casos em que as tarifas eram livres, pela lei da oferta e da procura e eram diretamente influenciadas pelos preços das tarifas aéreas praticados pelas companhias aéreas que operavam nas mesmas rotas, tendo-se então assistido a um grande aumento da concorrência determinado pela entrada de operadores *low cost* que praticavam tarifas muito baixas permitidas pelo respetivo modelo de negócio, substancialmente diferente, nomeadamente em termos de custos operacionais, do modelo de negócio das sociedades do Grupo Sata .

Cumpra aqui ter presente que a frota de aviões das sociedades do Grupo Sata era antiga e na maior parte dos casos, sobretudo no longo curso, não oferecia as mesmas condições de conforto aos passageiros que eram oferecidas pelos aviões das empresas concorrentes, fator que condicionava os preços das tarifas que se podiam praticar por forma a manter os níveis de ocupação desejados.



A renovação da frota projetada no Plano de Negócios 2015/2020 tinha também como objetivo viabilizar um aumento das tarifas aéreas liberalizadas perante a melhoria e a modernização e das condições de voo dos aparelhos que passariam a integrar a frota da Sata.

IV. Contratação de dívida com taxas de juro desajustadas face ao risco de perfil das mutuárias.

O signatário considera ser absolutamente incorreto entender-se que as condições de financiamento contratualizadas nos seus mandatos de Presidente do Conselho de Administração de sociedades do Grupo Sata eram completamente desajustadas do perfil de risco das operações, com a taxa de juro média a atingir 6%, num contexto em que as taxas de referência nos mercados financeiros se mantinham a níveis historicamente baixos.

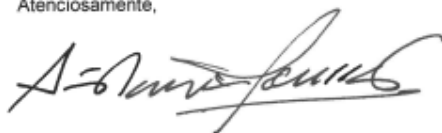
Como consta do Relato, o Grupo Sata encontrava-se numa situação de desequilíbrio económico e financeiro pelo que o respetivo financiamento junto da banca comercial era sempre condicionado por essa sua situação e pela exigência de garantias aos financiamentos concedidos, o que obrigou por várias vezes a garantir tais financiamentos com créditos de sociedades do Grupo Sata sobre o Governo Regional dos Açores. Situação especialmente agravada pela indisponibilidade do Governo Regional dos Açores de garantir os empréstimos, dado essas garantias impactarem nas contas públicas regionais.

Importa também ter presente que até 30 de junho de 2014 o Estado Português se encontrava ao abrigo de um programa de Assistência Financeira do Fundo Monetário Internacional e da União Europeia e que só em finais de 2012 é que consegue começar a voltar a financiar-se nos mercados internacionais. Este facto implicava que mesmo com garantias públicas as taxas de juro dos empréstimos eram necessariamente altas, pois os *ratings* das entidades que prestavam garantias eram muito baixos.

Em 2014 o IGCP (Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública) financiava-se por via de emissões de Obrigações do Tesouro (OTs) com maturidades de 5 e 10 anos a taxas de juro, respetivamente de 4,75% e de 5,65%.

Ou seja, perante o circunstancialismo relatado, financiamentos com taxas de juro médias a atingir 6% não se podem em caso algum considerar-se como desajustados perante o perfil de risco dessas operações creditícias.

Atenciosamente,



Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves



Transportes

Voos entre Açores e América do Norte com “bastante procura”, diz presidente da SATA

Lusa
7 Fevereiro 2023

Luís Rodrigues adiantou que a companhia vai alugar um Airbus A330 à espanhola Plus Ultra Líneas Aérea, que vai servir “fundamentalmente” para ligar Oakland, na Califórnia, ao arquipélago açoriano.

Foto

O presidente da SATA afirmou esta terça-feira que o aluguer do avião Airbus A330 para a ligação dos Açores à América do Norte durante o verão é a “solução mais rentável”, revelando que os voos estão com “bastante procura”. Em declarações à agência Lusa, Luís Rodrigues adiantou que a companhia vai alugar (em serviço de *leasing*) um Airbus A330 à companhia aérea espanhola Plus Ultra Líneas Aérea, que vai servir “fundamentalmente” para ligar Oakland, na Califórnia, ao arquipélago açoriano.

A

"O fundamental vai ser ligar Oakland. Dependendo da procura que estiver a ocorrer e, neste momento, está a decorrer muita procura que é algo que nos está a deixar muito satisfeitos, pode vir a complementar Boston, principalmente com Ponta Delgada e Terceira", afirmou.

Lembrando que a SATA nos últimos anos tem "fretado uma aeronave durante dois meses" no verão para garantir as ligações com a América do Norte, o presidente do grupo SATA disse "não ter dúvidas" de que o aluguer é a "solução mais rentável" para a companhia açoriana.

"Trata-se da operação que liga todos os verões Oakland à Terceira. Nós na frota não temos avião para fazer isso. É uma rota longa demais. Podíamos fazê-lo ocupando parte da frota, mas obrigava a uma paragem técnica em Toronto. Gastava-se muito mais dinheiro", justificou. Não detalhando os valores envolvidos na operação, o presidente da SATA garantiu que o *leasing* "vai custar menos do que a receita que vai gerar", tratando-se de uma "opção normal e tranquila".

Mário Chaves deixa SATA para liderar a Portugalia
[Ler Mais](#)

"É uma operação que está bem estudada. Consideramos três opções. A mais económica e eficiente era esta. Fizemos todas as contas que tínhamos de fazer, com todos os pressupostos. Já começamos a receber fotografias da loja em Oakland

cheia de gente a querer comprar bilhetes para o verão", reforçou.

Sobre os preços dos voos entre Boston e os Açores para o verão, criticados pela comunidade portuguesa nos Estados Unidos, o líder da transportadora aérea considerou que estão ser utilizadas "comparações pontuais", em detrimento de comparações com os preços praticados na "generalidade da estação".

1

"A SATA não é monopolista em coisíssima nenhuma. As pessoas podem vir por outras rotas e, se forem fazer o exercício que têm de fazer, vão ver que são bem mais caras do que a rota da SATA. Naquele período, a SATA é opção mais barata", salientou.

Na segunda-feira, as comunidades portuguesas da América do Norte criticaram o "drástico aumento" dos preços das passagens aéreas praticados pela companhia açoriana SATA, denunciando tratar-se de uma "medida abusiva" e de um "abuso oportunista do monopólio do serviço público". Luis Rodrigues alertou que a SATA "não pode privilegiar uns em relação a outros", nem criar "tarifas privilegiadas" para não residentes, porque as "regras de mercado não permitem".

"Temos um ritmo de reservas muito acima daquilo que foi 2022, com uma compra antecipada muito maior. O mundo parece estar a voltar ao normal, o que é uma coisa boa. A procura está a aumentar", disse, destacando que também "os preços estão todos a aumentar".

"Não fomos nós que dissemos isso. Foram os senhores da Ryanair, por exemplo, e de todas as companhias de aviação do mundo. Os custos dispararam. Não há magia", reforçou. Numa nota a que a Lusa teve acesso, o Conselho Regional da América do Norte do Conselho das Comunidades Portuguesas (CRAN/CCP) destacou os preços dos bilhetes de avião entre Boston e os Açores, que no pico do verão tiveram um "aumento em 200%".



<https://www.sapo.pt/2023/02/07/>

Copiar

4

P



DR Avesoavis

TRANSPORTES

Presidente da SATA avança que voos entre Açores e América do Norte registam “bastante procura”

O presidente da SATA, Luis Rodrigues, revelou esta terça-feira, 7 de fevereiro, que os voos da Azores Airlines entre os Açores e a América do Norte registam “bastante procura”, o que obriga a alugar um avião Airbus A330 à espanhola Plus Ultra Líneas Aéreas.

10.02.2023 *Ínsua de Matos*

A

O presidente da SATA, Luis Rodrigues, revelou esta terça-feira, 7 de fevereiro, que os voos da Azores Airlines entre os Açores e a América do Norte registam "bastante procura", o que está a obrigar a companhia aérea do grupo de aviação açoriano a alugar um avião Airbus A330 à espanhola Plus Ultra Lineas Aérea.

Em declarações à Lusa, o presidente da SATA garantiu que esta é a "solução mais rentável" para assegurar as ligações durante o verão, nomeadamente entre os Açores e Oakland, na Califórnia, EUA.

"O fundamental vai ser ligar Oakland. Dependendo da procura que estiver a ocorrer e, neste momento, está a decorrer muita procura que é algo que nos está a deixar muito satisfeitos, pode vir a complementar Boston, principalmente com Ponta Delgada e Terceira", adiantou Luís Rodrigues.

O presidente da SATA lembrou que esta não é uma prática nova para a SATA que, nos últimos anos, tem "fretado uma aeronave durante dois meses" para assegurar as ligações de verão à América do Norte.

"Trata-se da operação que liga todos os verões Oakland à Terceira. Nós, na frota, não temos avião para fazer isso. É uma rota longa demais. Podíamos fazê-lo ocupando parte da frota, mas obrigava a uma paragem técnica em Toronto. Gastava-se muito mais dinheiro", explicou o responsável.

Apesar de não revelar os valores envolvidos, o presidente da SATA garantiu que o leasing "vai custar menos do que a receita que vai gerar", tratando-se de uma "opção normal e tranquila".

"É uma operação que está bem estudada. Consideramos três opções. A mais econômica e eficiente era esta. Fizemos todas as contas que tínhamos de fazer, com todos os pressupostos. Já começamos a receber fotografias da loja em Oakland cheia de gente a querer comprar bilhetes para o verão", acrescentou.

A

O presidente da SATA reagiu ainda às críticas da comunidade portuguesa que se tem queixado dos preços dos bilhetes, garantindo que a transportadora açoriana não é "monopolista em coisíssima nenhuma" e que, no período de verão, "a SATA é opção mais barata".

Ainda assim, Luis Rodrigues explicou que os preços se devem também ao facto da procura ter subido consideravelmente, uma vez que o mundo está a voltar ao normal depois da pandemia da COVID-19.

"Temos um ritmo de reservas muito acima daquilo que foi 2022, com uma compra antecipada muito maior. O mundo parece estar a voltar ao normal, o que é uma coisa boa. A procura está a aumentar", afirmou Luis Rodrigues, sublinhando que "os preços estão todos a aumentar".

"Não fomos nós que dissemos isso. Foram os senhores da Ryanair, por exemplo, e de todas as companhias de aviação do mundo. Os custos dispararam. Não há magia", reforçou.



Home » [Airlines News](#)

Azores Airlines Leases A Plus Ultra Airbus A330 For 4 North American Routes

Here is where the A330 will fly.

By [James Pearson](#) | Published 11/28/2023



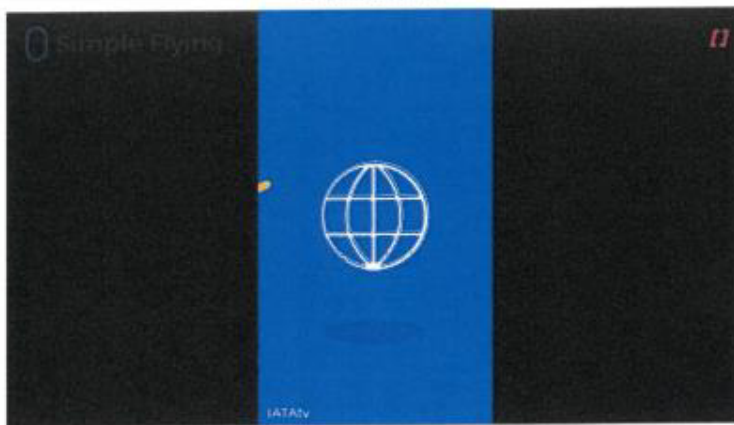
Azores Airlines has revealed that it will use a wet-leased Plus Ultra A330-200 on four US and Canada routes during the summer. They'll replace the carrier's own 186/190-seat A321LRs/non-LR neos, providing much more capacity for the all-important peak period.

Previously known as SATA Internacional, the airline is used to widebodies: it retired the last of its A310-300s in 2018, the same year its sole A330-200 left. And it has leased the A340-300 from Hi Fly and Plus Ultra, the A330 from Plus Ultra, and more recently, the 767-300ER from EuroAtlantic.

What's happening?

In the latest schedule filing, Azores Airlines has disclosed that it'll deploy a 299-seat A330-200 from Plus Ultra from Terceira to [Boston](#), [Montreal](#), [Oakland](#), and [Toronto](#) this summer. Obviously, Oakland would not be served by Azores Airlines' A321s unless it had a stop en route. For this reason, Oakland wasn't scheduled until the A330 was confirmed. Details are the four routes are as follows:

A



- **Terceira to Boston:** A330 weekly on Fridays, from June 2nd until September 29th
- **Terceira to Montreal:** A330 weekly on Saturdays, from June 17th until September 23rd
- **Terceira to Oakland:** A330 weekly on Tuesdays (outbound), from June 13th until September 19th
- **Terceira to Toronto:** A330 twice-weekly on Thursdays and Sundays, beginning June 1st until September 28th

[Click here for Terceira-Boston flights.](#)

Q



image: GCMAP

Tip

Stay aware: [Sign up](#) for my weekly new routes newsletter.

How the A330 is scheduled

In the randomly chosen week starting July 10th, Azores Airlines' leased A330-200 schedule is as follows, with all times local. Notice that the aircraft remains in Oakland for nearly 24 hours, with the same crew returning the next day. Meanwhile, Boston, Montreal, and one of Toronto's two weekly flights are served during the day. After all, Terceira to Boston is just 2,299 miles (3,699km), less distance than London Gatwick-Sharm El Sheikh or Boston-Phoenix.

- **Tuesday:** S4237 Terceira to Oakland, 12:00-16:15
- **Wednesday:** S4236, Oakland to Terceira, 13:45-06:45+1
- **Thursday:** S4335, Terceira to Toronto, 17:05-19:45

A

- **Thursday:** S4334, Toronto to Terceira, 22:15-08:10+1
- **Friday:** S4233, Terceira to Boston, 10:15-12:00
- **Friday:** S4234, Boston to Terceira, 14:15-23:20
- **Saturday:** S4339, Terceira-Montreal, 07:50-09:40
- **Saturday:** S4338, Montreal to Terceira, 11:40-20:35
- **Sunday:** S4335, Terceira to Toronto, 08:30-11:10
- **Sunday:** S4334, Toronto to Terceira, 13:35-23:20

9



Photo: Luciano de la Rosa / Shutterstock

Tip

Discover more [aviation news](#).

Azores Airlines' other US/Canada routes

In addition to the four routes mentioned above, Azores Airlines will also operate the following non-stops between June-September. All routes are mainly because of diaspora. Over 500,000 Portuguese nationals and those of Portuguese heritage (including from the Azores/Madeira) live in Canada, especially in the Toronto area. In contrast, the Greater Boston area has the highest number of Portuguese-Americans in the US.

- Ponta Delgada to Boston: daily, A321
- Ponta Delgada to Toronto: six weekly, A321

A

- Ponta Delgada to JFK: five weekly, A321
- Funchal to JFK: weekly, A321
- Terceira to JFK: weekly, A321
- Ponta Delgada to Montreal: weekly, A321

[Click here for Ponta Delgada-Montreal flights.](#)



Photo: Armin Riza

One stops are also important

9

Most notably, perhaps. Azores Airlines offers the same plane and same flight number service between Boston and Praia, Cape Verde, and back, capitalizing on the lack of Cabo Verde Airlines. It runs up to four weekly, with a brief stop in Ponta Delgada.

What do you make of it all? Let us know by commenting.

We hope you like the items we recommend and discuss! Simple Flying has affiliate and sponsored partnerships, so we receive a share of the revenue from some of your purchases. This won't affect the price you pay and helps us offer the best product recommendations.



Subscribe to our newsletter



A

Um possível Hard landing estava na origem da inoperacionalidade do Airbus A321LR CS-TSI "Inspire" da Azores Airlines.

A aeronave terá sofrido uma aterragem mais dura no Aeroporto Cristiano Ronaldo, na Madeira, no passado dia 4 de abril onde esteve parqueada até ontem, 11 de abril, altura em que realizou um voo ferry para Lisboa.



Como é normal nestas situações a aeronave antes de entrar novamente em operação comercial terá que ser verificada pelos serviços de manutenção e em alguns casos pelos técnicos da Airbus.

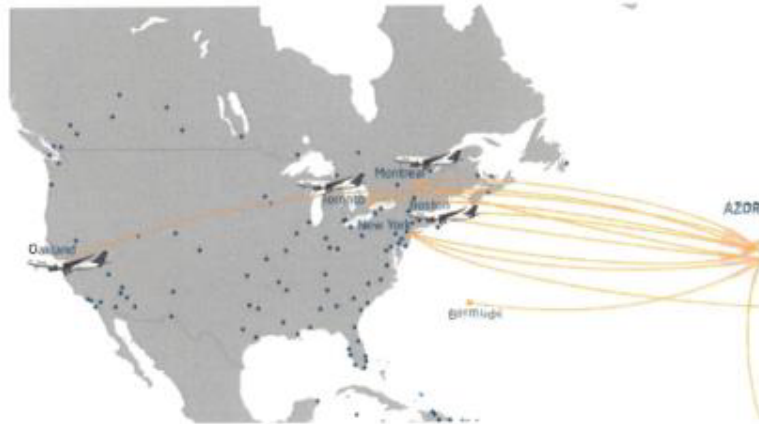
Devido a este facto e ao aumento da operação a Azores Airlines está a operar voos em regime ACMI à Plus Ultra, empresa que irá operar para a Azores durante o verão.

Este tipo de contratação, nestas circunstâncias, permite que a operação decorra normalmente sem criar atrasos e deixar passageiros em terra.

Neste momento a aeronave em operação é o Airbus A340-300 com a matrícula EC-NBU.

A

Como acima referido, a Plus Ultra vai operar durante a alta temporada voos para a Azores Airlines, com um dos seus Airbus A330 maioritariamente a partida das Lajes, na ilha Terceira, para Boston, Oakland, Montreal e Toronto.



Os A330 da Plus Ultra podem transportar até 299 passageiros em 2 classes, semelhante ao antigo "Cachalote" da Azores Airlines; 24 em executiva e 275 em económica.



2

Portuguese American Journal

Community: SATA dumping North American customers into charter plane – Azores

Posted on 06 February 2023.



Azores Airlines has announced that it will charter an Airbus A330 from Spain-based Plus Ultra Líneas Aéreas to operate flights between the Azores, the United States, and Canada during the summer season.

The chartered Airbus A330-200 will be used by Azores Airlines for routes from the Azores to Boston and Oakland (United States) and to Montreal and Toronto (Canada) from June to September 2023.

Azores Airlines will use this chartered Airbus A330-200 to carry out its routes from the Azores to Boston and Oakland (United States) and to Montreal and Toronto (Canada). Accordingly, the flights are scheduled for between June and September 2023.

This news follows SATA Airlines notification that it has [raised its airfares to a hefty 200% for next summer](#). The announcement is causing quite a storm of protests, with calls for boycotting SATA Airlines in the United States and Canada, which are home to thousands of residents with roots in the Azores.

The Azores based airline, [which is in the process of being privatized](#), has been the main gateway connecting the Azores with its diaspora in North America.

[Plus Ultra Líneas Aéreas S.A](#) is a Spanish long-haul airline based at Adolfo Suárez Madrid-Barajas Airport. As of December 2022, the Plus Ultra fleet consists of two-unit aircrafts which offer [discount airfares](#) mostly to countries in Latin America.

In response to SATA Airlines administrative actions, the Conselho Regional da América do Norte/Council of Portuguese Communities (CRAN/CCP) has issued the following Statement of Protestation:

SATA penalizes Communities: *The drastic increase in tickets from Boston to the Azores by the Azorean air carrier, SATA, is an opportunistic abuse of the public service monopoly, which the North American Regional Council of Portuguese Communities / CRAN publicly repudiates.*

The 200% increase in flights, in the peak of summer between Boston and the Azores, is deeply harmful for the Portuguese in North America, especially for those who – in most Communities – are from the Autonomous Region of the Azores, as well as for the Portuguese-descendants.

4

At a time when the need to bringing Portugal closer to its Diaspora has been so much broadcast, as well as the importance of Portuguese non-residents of North America maintaining ties of closeness and cooperation with their country of origin, especially with the Autonomous Regions of which they mostly originate, the Azorean air carrier has been drastically inflating prices.

First, by increasing the fare from \$850 to \$2,367 (trips from July 12th to 19th), and in the last few days with a new increase (for August) of \$2,731, for Lajes and \$2,725, for Ponta Delgada. Per passenger for the economy airfare.

It is a disastrous measure, both for a public service company that recently received a subsidy from public funds – from taxpayers – of many millions of euros, and for customers who, on the connection between Boston and Ponta Delgada and Boston and Lajes, do not have another flight option.

On the other hand, since SATA is a regional public service company, it is strange that the same government that establishes a suitable policy of equitable and economical inter-island air transport, allows tickets to interconnect the Region with its highest Açor-American concentration, to increase [its fares] opportunistically and scandalously, in a clear limitation of basic mobility [service] rights. It is painful to see how the gap between what the government says and what it does makes the gap between the Communities and its [place] of origin even deeper.

In the same way that it repudiates SATA's decision, CRAN emphasizes the importance of regional Portuguese-speaking media, namely the Portuguese Times, which in due course alerted public opinion to this abusive measure. As its director, Francisco Resendes, very well wrote, this scandalous rise in prices is "a lack of consideration for Azoreans living in New England, whose only option for a direct connection is our SATA". As elected representatives of Portuguese citizens in the US and CANADA, we add that the lack of consideration extends to all Portuguese in the North American Communities.

Related Posts

<https://portuguese-american-journal.com/community-sata-dumping-its-north-american-customers-into-charter-plane-azores/>

9

Portuguese American Journal

Travel alert: SATA Airlines to raise airfares 200% next summer – Azores

Posted on 02 February 2023.



If you are planning to travel to the Azores with your family next summer, think again. The Azores based air carrier, SATA Airlines, in the process of being privatized, has raised its airfares to a hefty 200% next summer.

The revelation, reported by [Diário dos Açores](#) on Wednesday, is causing quite a storm of protests in the United States and Canada, which are home to thousands of residents with roots in the Azores.

According to the report, a round trip between Boston and Ponta Delgada has been "brutally" increased to over USD\$2,700, resulting in a 200% increase as of 2022 airfare tariffs, for the high travelling season which comprises the months of July and August. In recent years, before 2022, SATA Airlines airfares, between the Azores and North America, averaged USD\$ 1,000 dollars round trip, during the high season, and USD\$600 for year-round trips during the low season.

The news has alarmed the communities abroad, since the Azores based SATA Airlines has been the main gateway connecting the Azores with its diaspora in the United States and Canada, namely between the Azores and Boston, New York, and Oakland (United States), and Toronto (Canada).

SATA Airlines has disclosed that its operations in North America have been running at a profit, topping its most profitable destinations.

SATA Airlines to be sold before the end of the year

In a new development, it has also been revealed that SATA Airlines is in the process of being sold before the end of the year, according to the Regional Secretary for Finance, Planning, and Public Administration, Duarte Freitas.

The move has been deliberated during a corporate restructuring plan, of the semi-private SATA Group, approved in early December 2022. The Azores Government currently owns a 51% stake in the carrier.

"I can announce that as of January 1, 2023, we will begin the public tender process to sell Azores Airlines," Freitas said.

Freitas also stated that, following the SATA Group move in December, a new holding company would be created "making it possible to sell the Azores Airlines" and that no more public funds would be invested into the carrier.

Q

The first attempt to privatize SATA Airlines, from the semi-private SATA Group, started in November 2018, when it was proposed to alienate the majority of the capital of Azores Airlines (a.c.a SATA Internacional), an associate of the SATA Group consortium of airlines, responsible for air connections between the archipelago and abroad. The move is foreseen to be part of the Budget of the Azores Administration for 2023.

In the recent past, the SATA Group consortium of airlines has served 19 destinations on a seasonal and/or year-round basis to include: Boston, New York, and Oakland (United States); Montreal and Toronto (Canada); Lisbon and Porto (Portugal); Ponta Delgada, Terceira, Horta, Pico, Faial, Santa Maria (Azores); Funchal (Madeira); Paris (France); Frankfurt (Germany); Barcelona, (Spain) Bilbao and Gran Canaria (Canaria); Hamilton (Bermuda); and Praia (Cape Verde).

PAJ/Staff

The Azores (population 250,000) is a region of Portugal composed of nine islands. The archipelago discovered by Portuguese explorers in the 15th century, became an Autonomous Region of Portugal in 1976. The government of the Autonomous Region of the Azores includes the Legislative Assembly, composed of 57 elected deputies, elected by universal suffrage for a four-year term; the Regional Government and Presidency, with parliamentary legitimacy, composed of a President, a Vice-President and seven Regional Secretaries responsible for the Regional Government executive operations. The Autonomous Region of the Azores is represented in the Council of Ministers of the Central Government by a representative appointed by the President of Portugal. According to the latest US census over 1.3 million individuals of Portuguese descent live in the United States, the majority with roots in the Azores. It is estimated that over 20,000 US citizens live in Portuga

<https://portuguese-american-journal.com/travel-alert-sata-airlines-to-raise-airfares-200-next-summer-azores/>

A

DETALHES DO VOO

OAK - Metropolitan Oakland

1 Escala (TER)

PDL - Ponta Delgada

Oakland - Ilha Terceira (Açores) quarta-feira 12 julho 2023

13:45 Metropolitan Oakland (OAK)
Terminal: 1

06:45 Terceira (TER)
Terminal: N/A
+1 Dia



Voo S4236
Operado por Plus Ultra Lineas Aereas
Avião:
Airbus A330 all models

Duração total: 10h00m

Escala na Ilha Terceira (Açores):

02h50m

Ilha Terceira (Açores) - Ilha de São Miguel (Açores)

quinta-feira 13 julho 2023

09:35 Terceira (TER)
Terminal: N/A

10:20 Ponta Delgada (PDL)
Terminal: N/A



Voo SP1409
Operado por SATA Air Açores
Avião:
DHC-8-400 Dash 8Q

Duração total: 00h45m

Apêndices

I – Metodologia

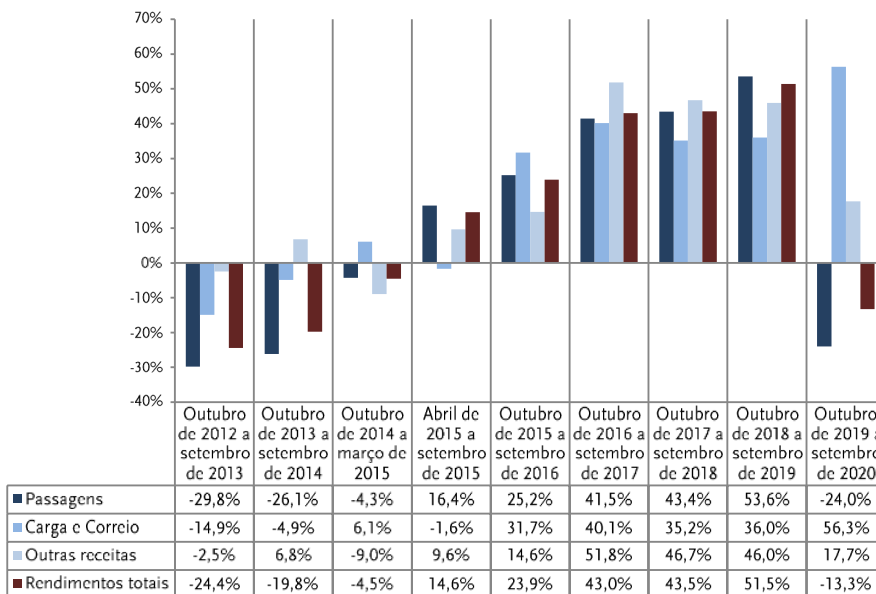
Fases	Descrição
1. ^a	<p>Planeamento</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consulta da legislação pertinente. • Análise dos documentos de prestação de contas relativos aos exercícios de 2013 a 2019. • Apreciação do relatório da última auditoria realizada pela Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas ao Grupo SATA (2013-2019). • Análise dos elementos documentais solicitados ao Grupo SATA. • Elaboração do Plano Global da Auditoria.
2. ^a	<p>Execução</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trabalhos de campo – Decorreram em duas fases: de 14 a 18 de fevereiro de 2022 e de 7 a 11 de março de 2022. • Análise do suporte documental.
3. ^a	<p>Elaboração do relato e do relatório de auditoria</p>

II – Sata Air Açores, S.A. – 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)
Outubro de 2012 a setembro de 2013	01-10-2012	30-09-2013	30	30-10-2013	14-04-2014	166
Outubro de 2013 a setembro de 2014	01-10-2013	30-09-2014	30	30-10-2014	25-02-2015	118
Outubro de 2014 a março de 2015	01-10-2014	30-03-2015	-	-	24-07-2015	-
Abril de 2015 a setembro de 2015	01-04-2015	30-09-2015	60	29-11-2015	01-03-2016	93
Outubro de 2015 a setembro de 2016	01-10-2015	30-09-2016		02-03-2017	17-02-2017	0
Outubro de 2016 a setembro de 2017	01-10-2016	30-09-2017		02-03-2018	20-03-2018	18
Outubro de 2017 a setembro de 2018	01-10-2017	30-09-2018		02-03-2019	01-03-2019	0
Outubro de 2018 a setembro de 2019	01-10-2018	30-09-2019		02-03-2020	02-03-2020	0
Outubro de 2019 a setembro de 2020	01-10-2019	30-09-2020		02-03-2021	22-02-2021	0

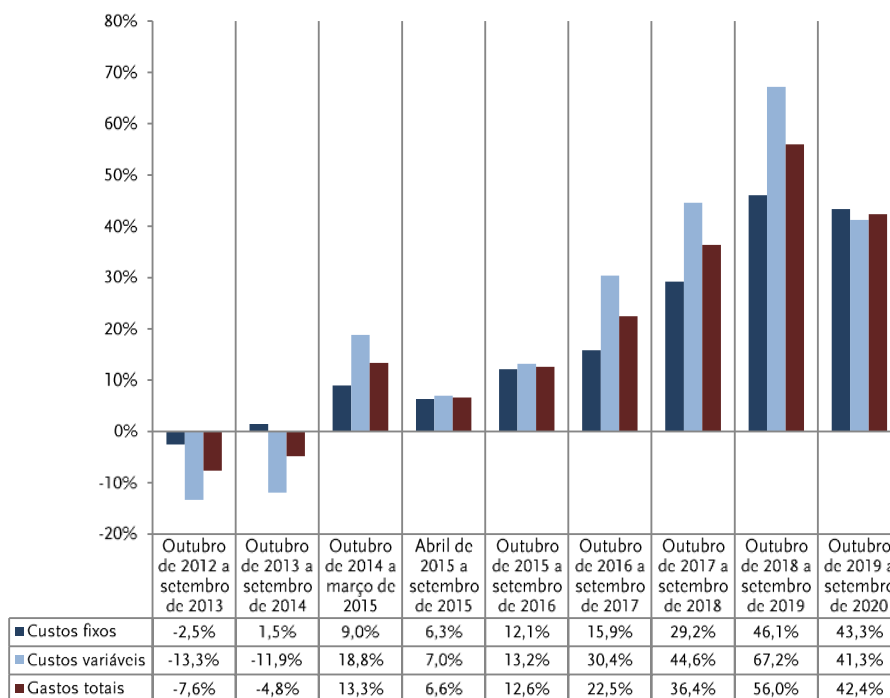
Fonte: Contratos de concessão dos serviços aéreos no interior da Região Autónoma dos Açores e respetivos cadernos de encargos e ofícios remetidos pela concessionária à Direção Regional do Orçamento e Tesouro e à Direção Regional dos Transportes, no período de 2013 a 2020 (doc.ºs 03.12.01 a 03.12.18 e 03.13.01 a 03.13.09).

III – Rendimentos – Desvio entre os valores previstos e os realizados



Fonte: Anexo I dos relatórios de execução financeira elaborados pela Sata Air Açores, S.A. (doc.º 03.10.01 a 03.10.09).

IV – Gastos – Desvio entre os valores previstos e os realizados



Fonte: Anexo I dos relatórios de execução financeira elaborados pela Sata Air Açores, S.A. (doc.º 03.10.01 a 03.10.09).

V – Concessão dos serviços aéreos no interior da Região Autónoma dos Açores

V.1 – Compensação financeira total efetiva e solicitada pela Sata Air Açores, S.A.

(em Euro)

Ambito temporal	Sata Air Açores, S.A.								
	Efetiva				Solicitada				Total
	Défi ce de Exploração	Remuneração de Capital	Compensação financeira	Reposição equilíbrio financeiro	Défi ce de Exploração	Remuneração de Capital	Compensação financeira	Reposição equilíbrio financeiro	
(1)	(2)	(3)=(1)+(2)	-	(4)	(5)	(6)=(4)+(5)	(7)	(8)=(6)+(7)	
Outubro de 2012 a setembro de 2013	24 626 878	1 439 354	26 066 232	1 336 962	21 028 933	2 046 168	23 075 101	1 336 962	24 412 063
Outubro de 2013 a setembro de 2014	24 943 532	1 499 279	26 442 811	941 754	21 176 302	2 097 118	23 273 420	941 754	24 215 174
Outubro de 2014 a março de 2015	12 419 439	578 017	12 997 456	122 024	9 450 814	546 210	9 997 024	122 024	10 119 048
Abril de 2015 a setembro de 2015	14 369 880	708 039	15 077 919	306 096	14 319 467	680 386	14 999 853	78 066	15 077 919
Outubro de 2015 a setembro de 2016	29 649 989	1 217 916	30 867 905	2 138 078	28 003 194	1 177 332	29 180 526	1 687 379	30 867 905
Outubro de 2016 a setembro de 2017	29 227 938	1 238 167	30 466 105	5 508 885	26 733 504	1 151 473	27 884 977	2 581 128	30 466 105
Outubro de 2017 a setembro de 2018	33 354 976	1 317 218	34 672 194	6 083 877	25 367 158	1 122 835	26 489 993	6 083 876	32 573 869
Outubro de 2018 a setembro de 2019	39 625 094	1 539 094	41 164 188	15 940 794	24 896 121	1 114 505	26 010 625	15 153 563	41 164 188
Outubro de 2019 a setembro de 2020	44 499 890	1 309 592	45 809 482	19 016 573	24 328 798	1 103 637	25 432 435	19 016 573	44 449 009
Total	252 717 616	10 846 676	263 564 292	51 395 043	195 304 291	11 039 664	206 343 954	47 001 325	253 345 280

Fonte: Relatórios de execução financeira elaborados pela Sata Air Açores, S.A., e pela Fundo de Maneio – Consultoria, Recursos Humanos e Investimentos, Lda.

V.2 – Compensação financeira total validada e paga pela Região Autónoma dos Açores

(em Euro e em percentagem)

Ambito temporal	Região Autónoma dos Açores							
	Validada					Paga	Comparticipação FEDER recebida	
	Défi ce de Exploração	Remuneração de Capital	Compensação financeira	Reposição equilíbrio financeiro	Total		Valor	Taxa Participação (%)
(9)	(10)	(11)=(9)+(10)	(12)	(13)=(11)+(12)	(14)	(15)	(16)=(15)/(14)	
Outubro de 2012 a setembro de 2013	21 028 933	2 046 168	23 075 101	1 215 100	24 290 201	24 290 222	0	0,0%
Outubro de 2013 a setembro de 2014	21 176 302	2 097 118	23 273 420	943 686	24 217 106	24 217 106	14 836 805	61,3%
Outubro de 2014 a março de 2015	9 450 814	546 210	9 997 024	122 024	10 119 048	10 119 048	0	0,0%
Abril de 2015 a setembro de 2015	14 319 467	680 386	14 999 853	0	14 999 853	14 999 854	0	0,0%
Outubro de 2015 a setembro de 2016	28 003 194	1 177 332	29 180 526	1 601 578	30 782 104	30 782 105	26 458 125	86,0%
Outubro de 2016 a setembro de 2017	26 733 504	1 151 473	27 884 977	2 581 128	30 466 105	30 466 104	0	0,0%
Outubro de 2017 a setembro de 2018	25 367 158	1 122 835	26 489 993	8 046 424	34 536 417	34 536 447	0	0,0%
Outubro de 2018 a setembro de 2019	24 896 121	1 114 505	26 010 625	14 399 489	40 410 114	40 410 114	3 500 000	8,7%
Outubro de 2019 a setembro de 2020	24 328 798	1 103 637	25 432 435	19 160 505	44 592 940	44 592 941	0	0,0%
Total	195 304 291	11 039 664	206 343 954	48 069 934	254 413 889	254 413 940	44 794 930	17,6%

Fonte: Ofícios n.ºs SAI/2015-44, de 16-01-2015, SAI/2015/784, de 21-07-2015, SAI/2017/612, de 25-05-2017, SAI/2017/614, de 25-05-2017, SAI/2017/398, de 23-03-2017, SAI/2020/18, de 06-01-2020, e SAI/2020/851, de 19-08-2020, da Direção Regional dos Transportes, ofício n.º SAI/2021/771, de 21-06-2021, da Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos, informações n.ºs DI/2014/208, de 13-10-2014, DI/2015/121, de 08-06-2015, DI/2017/22, de 06-02-2017, DI/2017/10, de 19-02-2017, e DI/2017/47, de 03-03-2017, da Direção Regional dos Transportes e relatórios sobre a verificação do direito de reposição do equilíbrio financeiro no âmbito do contrato de concessão dos serviços de transporte aéreo regular no interior da Região 2015-2020, elaborados pela Fundo de Maneio – Consultoria, Recursos Humanos e Investimentos, Lda, e elementos prestados pela Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas e pela Direção Regional do Planeamento e Fundos Estruturais.

V.3 – Diferenças entre a compensação financeira total solicitada e validada pela Região Autónoma dos Açores

(em Euro)

Âmbito temporal	Validada-Solicitada				
	Défi ce de Exploração (17)=(9)-(4)	Remuneraçã o de Capital (18)=(10)-(5)	Compensaçã o financeira (19)=(11)-(6)	Reposiçã o equilíbrio financeiro (20)=(12)-(7)	Total (21)=(13)-(8)
Outubro de 2012 a setembro de 2013	0	0	0	-121 862	-121 862
Outubro de 2013 a setembro de 2014	0	0	0	1 932	1 932
Outubro de 2014 a março de 2015	0	0	0	0	0
Abril de 2015 a setembro de 2015	0	0	0	-78 066	-78 066
Outubro de 2015 a setembro de 2016	0	0	0	-85 801	-85 801
Outubro de 2016 a setembro de 2017	0	0	0	0	0
Outubro de 2017 a setembro de 2018	0	0	0	1 962 548	1 962 548
Outubro de 2018 a setembro de 2019	0	0	0	-754 074	-754 074
Outubro de 2019 a setembro de 2020	0	0	0	143 932	143 932
Total	0	0	0	1 068 609	1 068 609

Fonte: Elaboração própria, a partir dos Apêndices V.1 e V.2.

V.4 – Compensação financeira – outubro de 2012 a setembro de 2013

(em Euro)

Componente	Compensação financeira – 4.º ano da concessão – outubro de 2012 a setembro de 2013					
	Contratada (1)	Efetiva Sata Air Açores, S.A. (2)	Pedida Sata Air Açores, S.A. (3)	Validada Direção Regional dos Transportes* (4)	Diferença	
					Efetiva vs contratada (5)=(2)-(1)	Validada vs Solicitada (6)=(4)-(3)
Défi ce de exploração	21 028 933	24 626 878	21 028 933	21 028 933	3 597 945	0
Remuneração de capital	2 046 168	1 439 354	2 046 168	2 046 168	-606 814	0
Total	23 075 101	26 066 232	23 075 101	23 075 101	2 991 131	0
Reequilíbrio financeiro		1 336 962	1 336 962	1 215 100		-121 862
Fuel		1 194 591	1 194 591	1 215 100		20 509
Voos adicionais solícitados pela Tutela		0	0	0		0
Utilização de aeronave adicional		0	0	0		0
Défi ce gerado pelos voos adicionais		0	0	0		0
Encaminhamentos gratuitos		0	0	0		0
Centro de Formação Aeronáutica		142 371	142 371	0		-142 371
Remuneração de capital		0	0	0		0
Total			24 412 063	24 290 201		-121 862

Fonte: Relatório de execução financeira (4.º ano de exploração), ofício n.º SAI-2015-44, de 16-01-2015, da Direção Regional dos Transportes e informação n.º DI/2014/208, de 13-10-2014, da Direção Regional dos Transportes. A informação n.º DI/2014/208, de 13-10-2014, não contém o parecer do Diretor Regional dos Transportes sobre a certificação da compensação financeira a atribuir à Sata Air Açores, S.A.

V.5 – Compensação financeira – outubro de 2013 a setembro de 2014

(em Euro)

Componente	Compensação financeira – 5.º ano da concessão – outubro de 2013 a setembro de 2014					
	Contratada (1)	Efetiva Sata Air Açores, S.A. (2)	Pedida Sata Air Açores, S.A. (3)	Validada Direção Regional dos Transportes (4)	Diferença	
					Efetiva vs contratada (5)=(2)-(1)	Validada vs Solicitada (6)=(4)-(3)
Défice de exploração	21 176 302	24 943 532	21 176 302	21 176 302	3 767 230	0
Remuneração de capital	2 097 118	1 499 279	2 097 118	2 097 118	-597 839	0
Total	23 273 420	26 442 811	23 273 420	23 273 420	3 169 391	0
Reequilíbrio financeiro		941 754	941 754	943 686		1 932
Fuel		941 754	941 754	943 686		1 932
Voos adicionais solicitados pela Tutela		0	0	0		0
Utilização de aeronave adicional		0	0	0		0
Défice gerado pelos voos adicionais		0	0	0		0
Encaminhamentos gratuitos		0	0	0		0
Centro de Formação Aeronáutica		0	0	0		0
Remuneração de capital		0	0	0		0
Total			24 215 174	24 217 106		1 932

Fonte: Relatório de execução financeira (5.º ano de exploração), ofício n.º SAI/2015/784, de 21-07-2015, da Direção Regional dos Transportes e informação n.º DI/2015/121, de 08-06-2015, da Direção Regional dos Transportes.

V.6 – Compensação financeira – outubro de 2014 a março de 2015

(em Euro)

Componente	Compensação financeira – outubro de 2014 a março de 2015					
	Contratada (1)	Efetiva Sata Air Açores, S.A. (2)	Pedida Sata Air Açores, S.A. (3)	Validada Direção Regional dos Transportes (4)	Diferença	
					Efetiva vs contratada (5)=(2)-(1)	Validada vs Solicitada (6)=(4)-(3)
Défice de exploração	9 450 814	12 419 439	9 450 814	9 450 814	2 968 625	0
Remuneração de capital	546 210	578 017	546 210	546 210	31 807	0
Total	9 997 024	12 997 456	9 997 024	9 997 024	3 000 432	0
Reequilíbrio financeiro		122 024	122 024	122 024		0
Fuel		0	0	0		0
Voos adicionais solicitados pela Tutela		122 024	122 024	122 024		0
Utilização de aeronave adicional		0	0	0		0
Défice gerado pelos voos adicionais		0	0	0		0
Encaminhamentos gratuitos		0	0	0		0
Centro de Formação Aeronáutica		0	0	0		0
Remuneração de capital		0	0	0		0
Total			10 119 048	10 119 048		0

Fonte: Relatório de execução financeira - Ajuste direto - outubro de 2014 a março de 2015, ofício n.º SAI/2017/612, de 25-05-2017, da Direção Regional dos Transportes e informação n.º DI/2017/22, de 06-02-2017, da Direção Regional dos Transportes.

V.7 – Compensação financeira – abril de 2015 a setembro de 2015

(em Euro)

Componente	Compensação financeira – abril de 2015 a setembro de 2015					
	Contratada (1)	Efetiva Sata Air Açores, S.A. (2)	Pedida Sata Air Açores, S.A. (3)	Validada Direção Regional dos Transportes (4)	Diferença	
					Efetiva vs contratada (5)=(2)-(1)	Validada vs Solicitada (6)=(4)-(3)
Défice de exploração	14 319 467	14 369 880	14 319 467	14 319 467	50 413	0
Remuneração de capital	680 386	708 039	680 386	680 386	27 653	0
Total	14 999 854	15 077 919	14 999 853	14 999 853	78 065	0
Reequilíbrio financeiro		306 096	78 066	0		-78 066
Fuel		0	0	0		0
Voos adicionais solicitados pela Tutela		306 096	78 066	0		-78 066
Utilização de aeronave adicional		0	0	0		0
Défice gerado pelos voos adicionais		0	0	0		0
Encaminhamentos gratuitos		0	0	0		0
Centro de Formação Aeronáutica		0	0	0		0
Remuneração de capital		0	0	0		0
Total			15 077 919	14 999 853		-78 066

Fonte: Relatório de execução financeira - Ajuste direto - abril a setembro de 2015, ofício n.º SAI/2017/614, de 25-05-2017, da Direção Regional dos Transportes e informação n.º DI/2017/10, de 19-02-2017, da Direção Regional dos Transportes.

Nota: De acordo com a Informação n.º DI/2017/10, de 19-02-2017, da Direção Regional dos Transportes, não foram verificadas situações que configurassem reposição do equilíbrio financeiro.

V.8 – Compensação financeira – outubro 2015 a setembro 2016

(em Euro)

Componente	Compensação financeira – 1.º ano da concessão – outubro de 2015 a setembro de 2016					
	Contratada (1)	Efetiva Sata Air Açores, S.A. (2)	Pedida Sata Air Açores, S.A. (3)	Validada Direção Regional dos Transportes (4)	Diferença	
					Efetiva vs contratada (5)=(2)-(1)	Validada vs Solicitada (6)=(4)-(3)
Défice de exploração	28 003 194	29 649 989	28 003 194	28 003 194	1 646 795	0
Remuneração de capital	1 177 332	1 217 916	1 177 332	1 177 332	40 584	0
Total	29 180 526	30 867 905	29 180 526	29 180 526	1 687 379	0
Reequilíbrio financeiro		2 138 078	1 687 379	1 601 578		-85 801
Fuel		0	0	0		0
Voos adicionais solicitados pela Tutela		1 451 966	sem informação	588 461		-
Utilização de aeronave adicional		686 112	sem informação	669 397		-
Défice gerado pelos voos adicionais		0	0	0		0
Encaminhamentos gratuitos		0	0	306 522		306 522
Centro de Formação Aeronáutica		0	0	0		0
Remuneração de capital		0	0	37 199		37 199
Total			30 867 905	30 782 104		-85 801

Fonte: Informação n.º DI/2017/47, de 03-03-2017, relatório de execução financeira - OSP Inter-ilhas Açores 2015-2020 (1.º ano), ofício n.º SAI/2017/398, de 23-03-2017, da Direção Regional dos Transportes e relatório, de abril de 2019, sobre a verificação do direito de reposição do equilíbrio financeiro no âmbito do contrato de concessão dos serviços de transporte aéreo regular no interior da Região 2015-2020 - 1.º ano da concessão, elaborado pela Fundo de Maneio – Consultoria, Recursos Humanos e Investimentos, Lda.

V.9 – Compensação financeira – outubro 2016 a setembro 2017

(em Euro)

Componente	Compensação financeira – 2.º ano da concessão – outubro de 2016 a setembro de 2017					
	Contratada (1)	Efetiva Sata Air Açores, S.A. (2)	Pedida Sata Air Açores, S.A. (3)	Validada Direção Regional dos Transportes (4)	Diferença	
					Efetiva vs contratada (5)=(2)-(1)	Validada vs Solicitada (6)=(4)-(3)
Défice de exploração	26 733 504	29 227 938	26 733 504	26 733 504	2 494 434	0
Remuneração de capital	1 151 473	1 238 167	1 151 473	1 151 473	86 694	0
Total	27 884 977	30 466 105	27 884 977	27 884 977	2 581 128	0
Reequilíbrio financeiro		5 508 885	2 581 128	2 581 128		0
Fuel		0	0	0		0
Voos adicionais solicitados pela Tutela		2 862 081	sem informação	sem informação		-
Utilização de aeronave adicional		2 646 804	sem informação	sem informação		-
Défice gerado pelos voos adicionais		0	0	0		0
Encaminhamentos gratuitos		0	0	0		0
Centro de Formação Aeronáutica		0	0	0		0
Remuneração de capital		0	0	86 694		86 694
Total			30 466 105	30 466 105		0

Fonte: Relatório de execução financeira - OSP Inter-ilhas Açores 2015-2020 (2.º ano), e relatório, sem data, sobre a verificação do direito de reposição do equilíbrio financeiro no âmbito do contrato de concessão dos serviços de transporte aéreo regular no interior da Região 2015-2020 - 2.º ano da concessão, elaborado pela Fundo de Maneio – Consultoria, Recursos Humanos e Investimentos, L^{da}.

V.10 – Compensação financeira – outubro 2017 a setembro 2018

(em Euro)

Componente	Compensação financeira – 3.º ano da concessão – outubro de 2017 a setembro de 2018					
	Contratada (1)	Efetiva Sata Air Açores, S.A. (2)	Pedida Sata Air Açores, S.A. (3)	Validada Direção Regional dos Transportes (4)	Diferença	
					Efetiva vs contratada (5)=(2)-(1)	Validada vs Solicitada (6)=(4)-(3)
Défice de exploração	25 367 158	33 354 976	25 367 158	25 367 158	7 987 818	0
Remuneração de capital	1 122 835	1 317 218	1 122 835	1 122 835	194 383	0
Total	26 489 993	34 672 194	26 489 993	26 489 993	8 182 201	0
Reequilíbrio financeiro		6 083 877	6 083 876	8 046 424		1 962 548
Fuel		0	0	0		0
Voos adicionais solicitados pela Tutela		3 188 099	3 188 099	4 175 346		987 247
Utilização de aeronave adicional		2 895 778	2 895 778	2 830 175		-65 603
Défice gerado pelos voos adicionais		0	0	0		0
Encaminhamentos gratuitos		0	0	851 678		851 678
Centro de Formação Aeronáutica		0	0	0		0
Remuneração de capital		0	0	189 225		189 225
Total			32 573 869	34 536 417		1 962 548

Fonte: Relatório de execução financeira - OSP Inter-ilhas Açores 2015-2020 (3.º ano), ofício n.º SA/2020/18, de 06-01-2020, da Direção Regional dos Transportes e relatório de outubro de 2019, sobre a verificação do direito de reposição do equilíbrio financeiro no âmbito do contrato de concessão dos serviços de transporte aéreo regular no interior da Região 2015-2020 - 3.º ano da concessão, elaborado pela Fundo de Maneio – Consultoria, Recursos Humanos e Investimentos, L^{da}.

V.11 – Compensação financeira – outubro 2018 a setembro 2019

(em Euro)

Componente	Compensação financeira – 4.º ano da concessão – outubro de 2018 a setembro de 2019					
	Contratada (1)	Efetiva Sata Air Açores, S.A. (2)	Pedida Sata Air Açores, S.A. (3)	Validada Direção Regional dos Transportes (4)	Diferença	
					Efetiva vs contratada (5)=(2)-(1)	Validada vs Solicitada (6)=(4)-(3)
Défice de exploração	24 896 121	39 625 094	24 896 121	24 896 121	14 728 973	0
Remuneração de capital	1 114 505	1 539 094	1 114 505	1 114 505	424 589	0
Total	26 010 626	41 164 188	26 010 625	26 010 625	15 153 562	0
Reequilíbrio financeiro		15 940 794	15 153 563	14 399 489		-754 074
Fuel		0	0	0		0
Voos adicionais solicitados pela Tutela		11 579 283	sem informação	9 680 708		-
Utilização de aeronave adicional		3 149 691	sem informação	3 149 691		-
Défice gerado pelos voos adicionais		0	0	0		0
Encaminhamentos gratuitos		1 211 820	sem informação	1 211 758		-
Centro de Formação Aeronáutica		0	0	0		0
Remuneração de capital		0	0	357 333		357 333
Total			41 164 188	40 410 114		-754 074

Fonte: Relatório de execução financeira - OSP Inter-ilhas Açores 2015-2020 - 4.º ano exploração - outubro de 2018 a setembro de 2019, ofício n.º SAI/2020/851, de 19-08-2020, da Direção Regional dos Transportes e relatório de maio de 2020, sobre a verificação do direito de reposição do equilíbrio financeiro no âmbito do contrato de concessão dos serviços de transporte aéreo regular no interior da Região 2015-2020 - 4.º ano da concessão, elaborado pela Fundo de Maneio-Consultoria, Recursos Humanos e Investimentos, L.d.

V.12 – Compensação financeira – outubro 2019 a setembro 2020

(em Euro)

Componente	Compensação financeira – 5.º ano da concessão – outubro de 2019 a setembro de 2020					
	Contratada (1)	Efetiva Sata Air Açores, S.A. (2)	Pedida Sata Air Açores, S.A. (3)	Validada Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos (4)	Diferença	
					Efetiva vs contratada (5)=(2)-(1)	Validada vs Solicitada (6)=(4)-(3)
Défice de exploração	24 328 798	44 499 890	24 328 798	24 328 798	20 171 092	0
Remuneração de capital	1 103 637	1 309 592	1 103 637	1 103 637	205 955	0
Total	25 432 435	45 809 482	25 432 435	25 432 435	20 377 047	0
Reequilíbrio financeiro		19 016 573	19 016 573	19 160 505		143 932
Fuel		0	0	0		0
Voos adicionais solicitados pela Tutela		-1 154 518	-1 154 518	-1 181 763		-27 245
Utilização de aeronave adicional		2 509 429	2 509 429	2 509 429		0
Défice gerado pelos voos adicionais		17 661 662	17 661 662	17 661 662		0
Encaminhamentos gratuitos		0	0	0		0
Centro de Formação Aeronáutica		0	0	0		0
Remuneração de capital		0	0	171 177		171 177
Total			44 449 009	44 592 940		143 932

Fonte: Relatório de execução financeira - OSP Inter-ilhas Açores 2015-2020 (5.º ano), ofício n.º SAI/2021/771, de 21-06-2021, da Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos e relatório de maio de 2021, sobre a verificação do direito de reposição do equilíbrio financeiro no âmbito do contrato de concessão dos serviços de transporte aéreo regular no interior da Região 2015-2020 - 5.º ano da concessão - Relatório definitivo, elaborado pela Fundo de Maneio-Consultoria, Recursos Humanos e Investimentos, L.d.

VI – Certificação da compensação financeira solicitada pela Sata Air Açores, S.A.

Âmbito temporal	Data do ofício de remessa pela Sata Air Açores, S.A.	Direção Regional dos Transportes				Despacho do Secretário Regional do Turismo e Transportes/Secretário Regional dos Transportes e Obras Públicas		Dias decorridos entre a remessa do pedido e a análise
		Informação/Relatório		Parecer		Teor	Data	
		N.º	Data	Teor	Data			
Outubro de 2012 a setembro de 2013	14-04-2014	DI/2014/208	13-10-2014	a)	26-12-2014	b)	-	182
Outubro de 2013 a setembro de 2014	25-02-2015	DI/2015/121	08-06-2015	Concordo	Sem data	b)	-	103
Outubro de 2014 a março de 2015	24-07-2015	DI/2017/22	06-02-2017	Concordo	08-02-2017	Aprovo	13-02-2017	563
Abril de 2015 a setembro de 2015	01-03-2016	DI/2017/10	19-02-2017	Concordo	20-01-2017	c)	-	355
Outubro de 2015 a setembro de 2016	17-02-2017		22-04-2019					794
Outubro de 2016 a setembro de 2017	20-03-2018		-					-
Outubro de 2017 a setembro de 2018	01-03-2019		outubro 19					214
Outubro de 2018 a setembro de 2019	02-03-2020		maio 20					60
Outubro de 2019 a setembro de 2020	22-02-2021		maio 21					68

Fonte: Ofícios da Direção Regional do Orçamento e Tesouro e da Direção Regional dos Transportes/Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos, informações à análise do valor da compensação financeira solicitada pela Sata Air Açores, S.A., elaboradas pelos serviços da Direção Regional dos Transportes, e relatórios sobre a «Verificação do direito de reposição do equilíbrio financeiro no âmbito do contrato de concessão dos serviços de transporte aéreo regular no interior da Região 2015-2020», elaborados pela empresa Fundo de Maneio, Lda (doc.ºs 03.07.01 a 03.07.27).

Notas: a) 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; b) Informação sem despacho do Secretário Regional do Turismo e Transportes; c) Informação sem despacho do Secretário Regional dos Transportes e Obras Públicas.

VII – Transferências das compensações financeiras da Região Autónoma dos Açores para a Sata Air Açores, S.A.

Apêndice VII.1 – 4.º e 5.º ano da concessão – Outubro de 2012 a setembro de 2014

(em Euro)

Contrato de concessão		Solicitado Sata Air Açores, S.A. (1)	Validado (2)	Concedente				Recebimento Sata Air Açores, S.A.			Recebimentos FEDER (10)					
Período	Valor			Pagamento contratualizado		Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes		Data (7)	Valor (8)	Dias decorridos (9)=(7)-(3)						
				Trimestre N.º (3)	Valor (4)	Data (5)	Valor (6)									
4.º ano da concessão - outubro de 2012 a setembro de 2013	23 075 101	23 075 101	23 075 101	1.º	31-12-12	5 768 775	26-04-13	5 768 775	12-06-13	5 768 775	163	0				
				2.º	31-03-13	5 768 775	03-03-15	4 000 000	03-03-15	4 000 000	03-03-15		1 000 000	702		
									03-03-15	1 000 000	702					
									03-03-15	1 000 000	702					
									03-03-15	1 000 000	702					
				3.º	30-06-13	5 768 775	25-11-15	5 768 776	03-03-15	268 796	02-03-15		268 796	701		
									13-04-15	1 500 000	13-04-15		1 500 000	743		
									24-11-15	1 000 000	877					
									24-11-15	1 000 000	877					
				4.º	*	5 768 775	24-12-15	4 495 688	23-12-15	1 495 688	23-12-15		1 000 000	-		
									23-12-15	1 000 000	-					
									23-12-15	1 000 000	-					
									23-12-15	1 000 000	-					
				Reequilíbrio financeiro	0	1 336 962	1 215 100	Reequilíbrio financeiro		03-03-15	1 215 100		03-03-15	1 215 100	-	0
				Total	23 075 101	24 412 063	24 290 201	-	23 075 101	-	24 290 222		-	24 290 222	-	0
				5.º ano da concessão - outubro de 2013 a setembro de 2014	23 273 420	23 273 420	23 273 420	1.º	31-12-13	5 818 355	21-10-15		5 818 355	20-10-15	818 355	658
2.º	31-03-14	5 818 355	13-08-14					1 000 000	13-08-14	1 000 000	13-08-14	1 000 000	135			
									10-07-14	2 000 000	10-07-14	1 000 000	101			
									20-08-14	2 818 355	20-08-14	1 000 000	142			
									20-08-14	818 355	20-08-14	818 355	142			
									26-11-14	2 000 000	25-11-14	2 000 000	148			
3.º	30-06-14	5 818 355	28-11-14					1 818 355	28-11-14	1 818 355	27-11-14	1 818 355	150			
									11-12-14	2 000 000	10-12-14	2 000 000	163			
									20-01-15	2 818 355	19-01-15	1 000 000	-			
4.º	*	5 818 355	29-12-14					3 000 000	19-01-15	1 000 000	19-01-15	1 000 000	-			
									19-01-15	818 355	19-01-15	818 355	-			
									29-12-14	3 000 000	SI	SI	-			
Reequilíbrio financeiro	0	941 754	943 686					Reequilíbrio financeiro		03-07-17	943 686	30-06-17	943 686	-	0	
Total	23 273 420	24 215 174	24 217 106					-	23 273 420	-	24 217 106	-	24 217 106	-	14 836 805	

Fonte: Contratos de concessão celebrados entre a Região Autónoma dos Açores e a Sata Air Açores, S.A. – outubro de 2012 a setembro de 2014; avisos de pagamento da Direção Regional dos Transportes; comprovativos das transferências bancárias efetuadas; elementos disponibilizados pela Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas e pela Direção Regional do Planeamento e Fundos Estruturais (doc. 03.13.01, doc.º 03.17.01 a 03.17.10, doc.º 03.18.01 a 03.18.85 e doc.º 03.19.01 a 03.19.45).

* Atendendo a que o pagamento do último trimestre, bem como do montante relativo à reposição do equilíbrio financeiro, só era efetuado após o apuramento do montante exato da compensação devida, deduzindo o somatório dos pagamentos que já tivessem sido realizados (não se considerou a análise aos dias decorridos para o pagamento).

Legenda: SI – Sem informação.

Apêndice VII.2 – Ajustes diretos – outubro de 2014 a setembro de 2015

(em Euro)

Contrato de concessão		Solicitado Sata Air Açores, S.A.	Concedente					Recebimento Sata Air Açores, S.A.			Recebimentos FEDER	
			Validado	Pagamento contratualizado		Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes		Data	Valor	Dias decorridos		
Período	Valor	(1)		(2)	Trimestre	Valor	Data				Valor	Data
				N.º	Data	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)		
				-	(3)							
outubro de 2014 a março de 2015	9 997 024	9 997 024	9 997 024	1.º	31-12-14	4 998 512	10-07-15	1 000 000	09-07-15	1 000 000	190	0
							21-10-15	998 512	20-10-15	998 512	293	
							SI	SI	10-07-15	1 000 000	191	
				SI	SI	28-02-19	2 000 000	1520				
				SI	SI	30-08-19	898 512	-				
				SI	SI	20-01-20	250 000	-				
2.º	*	4 998 512	SI	SI	28-01-20	3 850 000	-	0				
			SI	SI	28-01-20	3 850 000	-					
Reequilíbrio financeiro	0	122 024	122 024	Reequilíbrio financeiro		03-07-17	122 024	30-06-17	122 024	-	0	
Total	9 997 024	10 119 048	10 119 048	-	-	9 997 024	-	2 120 536	-	10 119 048	-	0
abril de 2015 a setembro de 2015	14 999 854	14 999 854	14 999 854	1.º	30-06-15	7 499 927	12-04-17	7 499 927	11-04-17	7 499 927	651	0
							SI	SI	02-02-17	2 499 927	-	
				2.º	*	7 499 927	SI	SI	02-02-17	2 500 000	-	0
							SI	SI	02-02-17	2 500 000	-	
Reequilíbrio financeiro	0	78 066	0	Reequilíbrio financeiro		-	-	-	-	-	-	
Total	14 999 854	15 077 920	14 999 854	-	-	14 999 854	-	7 499 927	-	14 999 854	-	0

Fonte: Contratos de concessão celebrados entre a Região Autónoma dos Açores e a Sata Air Açores, S.A. – outubro de 2014 a setembro de 2015; avisos de pagamento da Direção Regional dos Transportes; comprovativos das transferências bancárias efetuadas; elementos disponibilizados pela Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas e pela Direção Regional do Planeamento e Fundos Estruturais (doc.º 03.13.03 e 03.13.05, doc.º 03.17.01 a 03.17.10, doc.º 03.18.01 a 03.18.85 e doc.º 03.19.01 a 03.19.45).

* Atendendo a que o pagamento do último trimestre, bem como do montante relativo à reposição do equilíbrio financeiro, só era efetuado após o apuramento do montante exato da compensação devida, deduzindo o somatório dos pagamentos que já tivessem sido realizados não se considerou a análise aos dias decorridos para o pagamento.

Legenda: SI – Sem informação.

Apêndice VII.3 – 1.º ao 5.º ano da concessão – outubro de 2015 a setembro de 2020

(em Euro)

Contrato de concessão		Solicitado Sata Air Açores, S.A.	Validado	Concedente					Recebimento Sata Air Açores, S.A.			Recebimentos FEDER		
Período	Valor			Pagamento contratualizado		Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes		Data	Valor	Dias decorridos				
				N.º	Data	Valor	Data				Valor		(9)=(7)-(3)	
		(1)	(2)	-	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(10)			
1.º ano da concessão - outubro de 2015 a setembro de 2016	29 180 526	29 180 526	29 180 526	1.º	31-12-15	7 295 132	26-01-16	3 500 000	25-01-16	3 500 000	25	6 200 862		
							SI	SI	11-02-16	3 795 132	42			
				2.º	31-03-16	7 295 132	22-04-16	7 295 132	21-04-16	3 500 000	21	6 200 862		
									21-04-16	3 795 132	21			
				3.º	30-06-16	7 295 132	25-07-16	3 500 000	21-07-16	3 500 000	21	6 200 862		
									26-07-16	3 795 132	22-07-16	3 795 132	22	
									24-10-16	2 000 000	20-10-16	2 000 000	-	
				4.º	*	7 295 132	28-10-16	3 241 812	27-10-16	3 241 812	-	6 155 540		
					03-07-17	53 320	03-07-17	53 320	-					
						SI	SI	20-12-16	2 000 000	-				
Reequilíbrio financeiro	0	1 687 379	1 601 578	Reequilíbrio financeiro		02-05-19	1 601 578	29-04-19	1 601 578	-	0			
Total	29 180 526	30 867 905	30 782 104	-	-	29 180 528	-	24 986 974	-	30 782 105	-	24 758 125		
2.º ano da concessão - outubro de 2016 a setembro de 2017	27 884 977	27 884 977	27 884 977	1.º	31-12-16	6 971 244	10-07-17	6 971 244	07-07-17	6 971 244	188	0		
									26-04-19	750 000	26-04-19	750 000	756	
				2.º	31-03-17	6 971 244	SI	SI	03-09-18	600 000	521	0		
									SI	SI	30-08-19	471 244	882	
									SI	SI	04-01-21	5 150 000	1375	
				3.º	30-06-17	6 971 244	01-03-19	2 245 000	28-02-19	2 245 000	608	0		
									SI	SI	28-02-20	2 374 000	973	
				4.º	*	6 971 244	SI	SI	14-10-20	2 352 244	1202	0		
					SI	SI	18-11-20	101 000	-					
						SI	SI	31-12-20	6 870 244	-				
Reequilíbrio financeiro	0	2 581 128	2 581 128	Reequilíbrio financeiro		04-03-19	2 581 128	28-02-19	2 581 128	-	0			
Total	27 884 977	30 466 105	30 466 105	-	-	27 884 977	-	12 547 372	-	30 466 104	-	0		
3.º ano da concessão - outubro de 2017 a setembro de 2018	26 489 993	26 489 993	26 489 993	1.º	31-12-17	6 622 498	30-08-18	6 622 498	29-08-18	6 622 498	241	0		
				2.º	31-03-18	6 622 498	11-05-18	6 622 498	09-05-18	6 622 498	39	0		
				3.º	30-06-18	6 622 498	12-01-18	6 622 498	11-01-18	6 622 498	-170	0		
				4.º	*	6 622 498	12-01-18	6 622 498	11-01-18	6 622 498	-	0		
						SI	SI	18-12-19	1 628 092					
						SI	SI	23-12-19	2 652 029					
						SI	SI	27-12-19	301 077					
						SI	SI	28-01-20	3 465 256					
Reequilíbrio financeiro	0	6 083 876	8 046 424	Reequilíbrio financeiro							0			
Total	26 489 993	32 573 869	34 536 417	-	-	26 489 993	-	26 489 993	-	34 536 447	-	0		
4.º ano da concessão - outubro de 2018 a setembro de 2019	26 010 625	26 010 625	26 010 625	1.º	31-12-18	6 502 656	25-01-19	6 502 656	24-01-19	6 502 656	24	3 500 000		
				2.º	31-03-19	6 502 656	01-08-19	6 502 656	30-07-19	6 502 656	121	0		
				3.º	30-06-19	6 502 656	04-07-19	5 502 656	02-07-19	5 502 656	2	0		
				4.º	*	6 502 656	SI	SI	08-07-19	1 000 000	8	0		
						SI	SI	08-10-21	6 502 656	-	0			
								20-08-20	1 000 000					
								20-08-20	1 000 000					
								20-08-20	1 000 000					
								25-08-20	1 000 000					
								25-08-20	1 000 000					
								25-08-20	1 000 000					
								SI	SI	07-09-20	1 399 489	0		
								SI	SI	15-09-20	1 000 000			
								SI	3 000 000	15-09-20	1 000 000			
								SI	SI	15-09-20	1 000 000			
								SI	SI	16-09-20	1 000 000			
								SI	SI	21-09-20	1 000 000			
								SI	SI	28-09-20	2 000 000			
Total	26 010 625	41 164 188	40 410 114	-	-	26 010 625	-	34 010 624	-	40 410 114	-	3 500 000		
5.º ano da concessão - outubro de 2019 a setembro de 2020	25 432 435	25 432 435	25 432 435	1.º	31-12-19	6 358 109	30-10-20	6 358 109	28-10-20	6 358 109	28	0		
				2.º	31-03-20	6 358 109	SI	SI	28-01-20	3 706 774	-63	0		
							SI	SI	31-12-20	2 651 335	275	0		
				3.º	30-06-20	6 358 109	SI	SI	28-01-20	6 358 109	120	0		
4.º	*	6 358 109	SI	SI	28-01-20	6 358 109	-	0						
Reequilíbrio financeiro	0	19 016 573	19 160 505	Reequilíbrio financeiro		SI	SI	01-02-21	18 303 873	-	0			
						SI	SI	30-07-21	856 632	-	0			
Total	25 432 435	44 449 009	44 592 940	-	-	25 432 435	-	6 358 109	-	44 592 941	-	0		

Fonte: Contratos de concessão celebrados entre a Região Autónoma dos Açores e a Sata Air Açores, S.A. – outubro de 2015 a setembro de 2020; avisos de pagamento da Direção Regional dos Transportes; comprovativos das transferências bancárias efetuadas; elementos disponibilizados pela Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas e pela Direção Regional do Planeamento e Fundos Estruturais (doc. 03.13.07, doc.º 03.17.01 a 03.17.10, doc.º 03.18.01 a 03.18.85 e doc.º 03.19.01 a 03.19.45) * Idem, quadro supra. **Legenda:** SI – Sem informação.

Apêndice VII.4 – Resumo – outubro de 2012 a setembro de 2020

(em Euro)

Contrato de concessão		Solicitado Sata Air Açores, S.A.	Concedente			Recebimento Sata Air Açores, S.A.	Recebimentos FEDER
Período	Valor		Validado	Pagamento contratualizado	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes		
4.º ano da concessão - outubro de 2012 a setembro de 2013	23 075 101	24 412 063	24 290 201	23 075 101	24 290 222	24 290 222	0
5.º ano da concessão - outubro de 2013 a setembro de 2014	23 273 420	24 215 174	24 217 106	23 273 420	24 217 106	21 217 106	14 836 805
outubro de 2014 a março de 2015	9 997 024	10 119 048	10 119 048	9 997 024	2 120 536	10 119 048	0
abril de 2015 a setembro de 2015	14 999 854	15 077 920	14 999 854	14 999 854	7 499 927	14 999 854	0
1.º ano da concessão - outubro de 2015 a setembro de 2016	29 180 526	30 867 905	30 782 104	29 180 528	24 986 974	30 782 105	24 758 125
2.º ano da concessão - outubro de 2016 a setembro de 2017	27 884 977	30 466 105	30 466 105	27 884 977	12 547 372	30 466 104	0
3.º ano da concessão - outubro de 2017 a setembro de 2018	26 489 993	32 573 869	34 536 417	26 489 993	26 489 993	34 536 447	0
4.º ano da concessão - outubro de 2018 a setembro de 2019	26 010 625	41 164 188	40 410 114	26 010 625	34 010 624	40 410 114	3 500 000
5.º ano da concessão - outubro de 2019 a setembro de 2020	25 432 435	44 449 009	44 592 940	25 432 435	6 358 109	44 592 941	0
Total	206 343 955	253 345 281	254 413 889	206 343 957	162 520 863	251 413 941	43 094 930

Fonte: Contratos de concessão celebrados entre a Região Autónoma dos Açores e a Sata Air Açores, S.A., relativos aos períodos de concessão que decorreram entre os anos de 2012 a 2020; avisos de pagamento da Direção Regional dos Transportes; comprovativos das transferências bancárias efetuadas; elementos disponibilizados pela Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas e pela Direção Regional do Planeamento e Fundos Estruturais (doc.ºs 03.13.01, 03.13.03, 03.13.05, 03.13.07, doc.ºs 03.17.01 a 03.17.10, doc.ºs 03.18.01 a 03.18.85 e doc.ºs 03.19.01 a 03.19.45).

VIII – Sata Air Açores, S.A. – Lugares disponibilizados vs. Passageiros transportados

Rotas	2013		2014		2015		2016	
	Lugares disponibilizados	Passageiros transportados	Lugares disponibilizados	Passageiros transportados	Lugares disponibilizados	Passageiros transportados	Lugares disponibilizados	Passageiros transportados
Açores (OSP)	839 818	475 759	780 776	474 404	786 917	538 617	918 953	631 531
Charter	210	154	128	86	776	571	1 012	441
Outras (ACMI)	53 600	36 255	55 200	38 544	62 880	45 769	71 440	53 950
Total	893 628	512 168	836 104	513 034	850 573	584 957	991 405	685 922
Rotas	2017		2018		2019		Total	
	Lugares disponibilizados	Passageiros transportados	Lugares disponibilizados	Passageiros transportados	Lugares disponibilizados	Passageiros transportados	Lugares disponibilizados	Passageiros transportados
Açores (OSP)	1 001 936	698 121	985 230	732 180	1 001 189	766 332	6 314 819	4 316 944
Charter	54	54	167	151	581	310	2 928	1 767
Outras (ACMI)	67 920	48 870	59 194	45 739	52 000	43 316	422 234	312 443
Total	1 069 910	747 045	1 044 591	778 070	1 053 770	809 958	6 739 981	4 631 154

Fonte: Informação disponibilizada pelo Grupo SATA.

IX – Obrigações modificadas de serviço público – Ajudas do Estado

(em Euro)

Ano	SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.						Direção-Geral do Tesouro e Finanças										
	Obrigações de Serviço Público			Code-share TAP	Total	Regularizações	Ano	Total pago	Em dívida								
	Encaminhamentos	Subsídio ao bilhete	Total														
(1)	(2)	(3)=(1)+(2)	(4)	(5)=(3)+(4)	(6)	-	(7)	(8)=(5)-(7)									
2013	3 227 617	5 784 059	9 011 676	1 453 165	10 464 841	-702 245	2014	3 331 776	244 137								
							2015	7 009 489									
							2016	-120 561									
Subtotal	3 227 617	5 784 059	9 011 676	1 453 165	10 464 841	-702 245	-	10 220 704	244 137								
2014	3 393 760	7 199 911	10 593 671	0	10 593 671	0	2015	2 764 037	0								
							2016	7 829 634									
							Subtotal	3 393 760		7 199 911	10 593 671	0	10 593 671	0	-	10 593 671	0
2015	543 668	1 760 217	2 303 884	0	2 303 884	0	2016	2 543 307	-239 422								
							Subtotal	543 668		1 760 217	2 303 884	0	2 303 884	0	-	2 543 307	-239 422
							Total	7 165 044		14 744 187	21 909 231	1 453 165	23 362 396	-702 245	-	23 357 682	4 714

Fonte: Informações prestadas pelo Grupo SATA (doc. 01.02.07 e 03.14.06).

X – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. – Rotas regulares – 2013-2019

Mercados	Origens	Destinos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Açores	Ponta Delgada	Lisboa	√	√	√	√	√	√	√
		Porto	√	√	√	√	√	√	√
		Funchal	√	√	√	√	√	√	√
		Lisboa - Santa Maria	√	√	√	√	√	√	√
	Terceira	Lisboa	√	√	√	√	√	√	√
		Porto	√	√	√	√	√	√	√
		Lisboa - Pico	-	-	√	√	√	√	√
Horta	Lisboa	√	√	√	√	√	√	√	
Madeira	Funchal	Faro	√	√	√	√			
Europa	Ponta Delgada	Frankfurt	√	√	√	√	√	√	√
		Londres - Gatwick	√	√	√	√	√	√	√
		Amsterdão	√	√	√	-	-	-	-
		Copenhaga	√	-	-	-	-	-	-
		Munique	-	-	-	√	-	-	-
		Estocolmo - Arlanda	√	√	-	-	-	-	-
		Las Palmas	√	√	√	√	√	√	√
		Paris - Charles de Gaulle	√	√	-	-	-	-	-
		Paris - Orly	-	-	√	-	-	-	-
		Madrid	-	√	√	-	-	-	-
	Barcelona	-	-	-	-	√	-	-	
	Funchal	Paris - Orly	√	√	-	-	-	-	-
		Dublin	√	-	-	-	-	-	-
		Estocolmo - Arlanda	√	-	-	-	-	-	-
		Las Palmas	√	√	√	√	√	-	-
	Porto	Munique	√	√	√	-	-	-	-
		Copenhaga	√	-	-	-	-	-	-
Estados Unidos da América	Ponta Delgada	Boston	√	√	√	√	√	√	
		Providence	-	-	-	√	√	√	-
	Terceira	Boston	√	√	√	√	√	√	
		Oakland	√	√	√	√	√	√	
	Lisboa	Boston	√	√	√	√	√	-	
Canadá	Ponta Delgada	Toronto	√	√	√	√	√	√	
		Montreal	√	√	√	√	√	√	
	Terceira	Toronto	√	√	√	√	√	√	
	Porto	Toronto	√	√	√	√	√	-	
	Lisboa	Toronto	√	√	√	√	√	-	
África	Ponta Delgada	Praia	-	-	-	-	√	√	
Brasil	Lisboa	São Salvador	√	√	-	-	-	-	

Fonte: Informação disponibilizada pelo Grupo SATA.

XI – Candidaturas ao FEDER – Programa Operacional AÇORES 2020

(em Euro)

Código	Candidatura	Ano do Aviso	Aprovado		Execução		Pagamentos FEDER	FEDER por receber	Taxa de execução
			Despesa Pública	FEDER	Despesa Pública Elegível	FEDER			
ACORES07-2857-FEDER-000002	Restabelecimento da Faixa STRIP da Cabeceira da Pista 09 e Restituição Superfície Livre de Obstáculos Descolagem da Pista 27/Arranjos Exteriores Armazém de Material Placa no Aeródromo da Ilha do Pico	2015	233 838	198 762	233 838	198 762	198 762	0	100%
ACORES07-2857-FEDER-000003	Aquisição de Serviços de Fornecimento e Instalação de Equipamento de Meteorologia e Relógios para o Aeródromo da Ilha do Pico	2015	249 863	212 384	249 863	212 384	212 384	0	100%
ACORES07-2857-FEDER-000004	Aquisição de Serviços de Fornecimento e Instalação de Equipamento de Meteorologia e Relógios para o Aeródromo da Ilha do Corvo	2015	219 561	186 627	219 561	186 627	186 627	0	100%
ACORES07-2857-FEDER-000005	Aquisição de Serviços de Fornecimento e Instalação de Equipamento de Meteorologia e Relógios para o Aeródromo da Ilha Graciosa	2015	249 174	211 798	249 174	211 798	211 798	0	100%
ACORES07-2857-FEDER-000006	Construção da Torre de Controlo do Aeródromo da Ilha Graciosa	2015	1 536 360	1 305 906	1 505 882	1 280 000	1 152 954	-127 046	98%
ACORES07-2857-FEDER-000007	Fornecimento e Instalação de Equipamento Complementar de Meteorologia/Construção do Caminho de Acesso das Viaturas de Salvamento e Combate a Incêndios ao Lado Sul do Aeródromo da Ilha de São Jorge	2015	223 820	190 247	223 820	190 247	21 206	-169 040	100%
ACORES07-2857-FEDER-000008	Repavimentação da Pista e da Placa de Estacionamento de Aeronaves e Pavimentação da Posição de Espera da Viatura de Salvamento e Combate a Incêndios no Aeródromo da Ilha do Corvo	2015	2 215 415	1 883 103	2 214 579	1 882 392	1 788 948	-93 444	100%
ACORES07-2857-FEDER-000009	Execução do Grooving da Pista do Aeródromo da Ilha do Pico	2015	348 202	295 972	331 840	282 064	282 064	0	95%
ACORES07-2857-FEDER-000013	Melhoria da Operacionalidade e Segurança nos Aeródromos das Ilhas Graciosa e São Jorge	2019	727 198	618 118	709 174	602 798	63 775	-539 023	98%
TOTAIS			6 003 431	5 102 916	5 937 732	5 047 072	4 118 518	928 554	-

Fonte: Informação disponibilizada pela Sata Gestão de Aeródromos, S.A..

XII – Membros do conselho de administração do Grupo SATA

Apêndice XII.1 – Membros do conselho de administração – Sata SGPS, S.A.

Nome	Função	Período de responsabilidade reportado ao âmbito temporal da auditoria
António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes	Presidente do conselho de administração	01-01-2013 a 11-05-2014
Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves	Presidente do conselho de administração	12-05-2014 a 18-12-2015
Paulo Simão Carvalho de Borba Menezes	Presidente do conselho de administração	18-12-2015 a 13-08-2018
António Luís Gusmão Teixeira	Presidente do conselho de administração	13-08-2018 a 30-09-2019
Isabel Maria dos Santos Barata	Vogal do conselho de administração	01-01-2013 a 13-08-2018
Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves	Vogal do conselho de administração	09-05-2013 a 11-05-2014
Francisco Cezar Ramos Fernandes Gil	Vogal do conselho de administração	12-05-2014 a 06-04-2016
Francisco José Massa Flor Franco	Vogal do conselho de administração	12-05-2014 a 06-04-2016
João Miguel Meneses Bettencourt Soares	Vogal do conselho de administração	12-05-2014 a 06-04-2016
Nuno Henrique Oliveira Pimentel	Vogal do conselho de administração	06-04-2016 a 31-10-2016
Maria Leonor Amaral Soares de Albergaria	Vogal do conselho de administração	13-07-2017 a 28-02-2018
Ana Maria da Silva Azevedo	Vogal do conselho de administração	13-08-2018 a 06-12-2019
Vitor Manuel de Jesus Francisco da Costa	Vogal do conselho de administração	13-08-2018 a 31-12-2019

Apêndice XII.2 – Membros do conselho de administração – Sata Air Açores, S.A.

Nome	Função	Período de responsabilidade reportado ao âmbito temporal da auditoria
António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes	Presidente do conselho de administração	01-01-2013 a 11-05-2014
Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves	Presidente do conselho de administração	12-05-2014 a 18-12-2015
Paulo Simão Carvalho de Borba Menezes	Presidente do conselho de administração	18-12-2015 a 13-08-2018
António Luís Gusmão Teixeira	Presidente do conselho de administração	13-08-2018 a 30-09-2019
Rui Miguel de Cortez de Castro e Quadros	Vogal do conselho de administração	01-01-2013 a 01-03-2013
Isabel Maria dos Santos Barata	Vogal do conselho de administração	01-01-2013 a 13-08-2018
Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves	Vogal do conselho de administração	09-05-2013 a 11-05-2014
Francisco Cezar Ramos Fernandes Gil	Vogal do conselho de administração	09-05-2013 a 06-04-2016
Francisco José Massa Flor Franco	Vogal do conselho de administração	12-05-2014 a 06-04-2016
João Miguel Meneses Bettencourt Soares	Vogal do conselho de administração	12-05-2014 a 17-05-2017
Nuno Henrique Oliveira Pimentel	Vogal do conselho de administração	06-04-2016 a 31-10-2016
Maria Leonor Amaral Soares de Albergaria	Vogal do conselho de administração	13-07-2017 a 28-02-2018
João Manuel Trabuço Nunes	Vogal do conselho de administração	13-07-2017 a 13-08-2018
Ana Maria da Silva Azevedo	Vogal do conselho de administração	13-08-2018 a 06-12-2019
Vitor Manuel de Jesus Francisco da Costa	Vogal do conselho de administração	13-08-2018 a 31-12-2019
António Manuel da Silva Amaral	Representante dos trabalhadores	Sem informação
Filipa Cármen Henriques Gouveia Rato Rosa	Representante dos trabalhadores	01-01-2013 a 31-12-2019

Apêndice XII.3 – Membros do conselho de administração – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

Nome	Função	Período de responsabilidade reportado ao âmbito temporal da auditoria
António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes	Presidente do conselho de administração	01-01-2013 a 11-05-2014
Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves	Presidente do conselho de administração	12-05-2014 a 18-12-2015
Paulo Simão Carvalho de Borba Menezes	Presidente do conselho de administração	18-12-2015 a 13-08-2018
António Luís Gusmão Teixeira	Presidente do conselho de administração	13-08-2018 a 30-09-2019
Isabel Maria dos Santos Barata	Vogal do conselho de administração	01-01-2013 a 13-08-2018
Francisco Cezar Ramos Fernandes Gil	Vogal do conselho de administração	09-05-2013 a 06-04-2016
Francisco José Massa Flor Franco	Vogal do conselho de administração	12-05-2014 a 06-04-2016
João Miguel Meneses Bettencourt Soares	Vogal do conselho de administração	12-05-2014 a 17-05-2017
Nuno Henrique Oliveira Pimentel	Vogal do conselho de administração	06-04-2016 a 31-10-2016
João Manuel Trabuço Nunes	Vogal do conselho de administração	13-07-2017 a 13-08-2018
Maria Leonor Amaral Soares de Albergaria	Vogal do conselho de administração	13-07-2017 a 28-02-2018
Ana Maria da Silva Azevedo	Vogal do conselho de administração	13-08-2018 a 06-12-2019
Vitor Manuel de Jesus Francisco da Costa	Vogal do conselho de administração	13-08-2018 a 31-12-2019

Apêndice XII.4 – Membros do conselho de administração – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.

Nome	Função	Período de responsabilidade reportado ao âmbito temporal da auditoria
António José Vasconcelos Franco Gomes de Menezes	Presidente do conselho de administração	01-01-2013 a 11-05-2014
Lúis Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves	Presidente do conselho de administração	12-05-2014 a 18-12-2015
Paulo Simão Carvalho de Borba Menezes	Presidente do conselho de administração	18-12-2015 a 13-08-2018
António Luís Gusmão Teixeira	Presidente do conselho de administração	13-08-2018 a 30-09-2019
Isabel Maria dos Santos Barata	Vogal do conselho de administração	01-01-2013 a 11-05-2014 e 2017 a 13-08-2018
Lúis Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves	Vogal do conselho de administração	09-05-2013 a 11-05-2014
Francisco José Massa Flor Franco	Vogal do conselho de administração	12-05-2014 a 06-04-2016
João Miguel Meneses Bettencourt Soares	Vogal do conselho de administração	12-05-2014 a 17-05-2017
Nuno Henrique Oliveira Pimentel	Vogal do conselho de administração	06-04-2016 a 31-10-2016
Maria Leonor Amaral Soares de Albergaria	Vogal do conselho de administração	13-07-2017 a 28-02-2018
João Manuel Trabuço Nunes	Vogal do conselho de administração	13-07-2017 a 13-08-2018
Ana Maria da Silva Azevedo	Vogal do conselho de administração	13-08-2018 a 06-12-2019
Vitor Manuel de Jesus Francisco da Costa	Vogal do conselho de administração	13-08-2018 a 31-12-2019

XIII – Legislação citada

Sigla	Diploma (por ordem cronológica)	Alterações relevantes
LOPTC	<p>Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas Lei n.º 98/97, de 26 de agosto</p>	<p>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 a 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, Lei n.º 2/2012, de 6 de janeiro, Lei n.º 20/2015, de 9 de março, que a republica, artigo 248.º da Lei n.º 42/2016, de 28 de dezembro, artigo 402.º da Lei n.º 2/2020, de 31 de março, artigo 7.º da Lei n.º 27-A/2020, de 24 de julho, e artigo 331.º da Lei n.º 12/2022, de 27 de junho.</p>
RJSPER	<p>Regime Jurídico do Setor Público Empresarial da Região Autónoma dos Açores Decreto Legislativo Regional n.º 7/2008/A, de 24 de março</p> <p>Estatuto do Gestor Público Regional Decreto Legislativo Regional n.º 12/2008/A, de 19 de maio</p>	<p>Alterado e republicado pelos Decretos Legislativos Regionais n.ºs 17/2009/A, de 14 de outubro, e 7/2011/A, de 8 de abril.</p>

XIV – Índice do dossiê corrente

N.º (nome da pasta ou do ficheiro)	Documento	Data
01	Trabalhos preparatórios	
01.01	Correspondência expedida	
01.01.01	Ofício n.º 111-UAT II – Pedido de elementos – Grupo SATA	14-01-2022
01.01.02	Ofício n.º 111-UAT II – Pedido de elementos – Grupo SATA – Quadros 1 a 8	14-01-2022
01.01.03	Ofício n.º 144-UAT II – Pedido de elementos – Direção Regional do Planeamento e Fundos Estruturais	26-01-2022
01.01.04	Ofício n.º 182-UAT II – Pedido de elementos – Regional dos Transportes, Turismo e Energia	07-02-2022
01.01.05	Ofício n.º 183-UAT II – Pedido de elementos – Departamento de Investigação Criminal dos Açores	07-02-2022
01.01.06	Ofício n.º 229-SDG – Pedido de elementos – Departamento de Investigação Criminal dos Açores	23-02-2022
01.01.07	Ofício n.º 238-UAT II – Pedido de elementos – Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia	02-03-2022
01.01.08	Ofício n.º 446-UAT II – Pedido de elementos – Grupo SATA	13-04-2022
01.01.09	Ofício n.º 561-UAT II – Pedido de elementos – Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	09-05-2022
01.01.10	Correio eletrónico de 24-02-2022 – Pedido de elementos – Grupo SATA	24-02-2022
01.01.11	Correio eletrónico de 28-03-2022 – Pedido de elementos – Grupo SATA	28-03-2022
01.02	Correspondência recebida	
01.02.01	Resposta ao ofício n.º 144-UAT II – Direção Regional do Planeamento e Fundos Estruturais	09-02-2022
01.02.02	Resposta ao ofício n.º 182-UATII – Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia	21-02-2022
01.02.03	Resposta ao ofício n.º 238-UATII – Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia – 1	10-03-2022
01.02.04	Resposta ao ofício n.º 238-UATII – Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia – 2	10-03-2022
01.02.05	Resposta ao ofício n.º 446-UATII – Sata Air Açores, S.A. – 1	13-05-2022
01.02.06	Resposta ao ofício n.º 561-UATII – Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	17-05-2022
01.02.07	Resposta ao ofício n.º 446-UATII – Sata Air Açores, S.A. – 2	18-05-2022
01.02.08	Resposta ao pedido de informação de 24-02-2022 – Correio eletrónico de 11-03-2022, 16:25 – Grupo SATA	11-03-2022
01.02.09	Resposta ao pedido de informação de 24-02-2022 – Correio eletrónico de 11-03-2022, 17:21 – Grupo SATA	11-03-2022
01.02.10	Correio eletrónico de 14-03-2022 – Diretora de contabilidade e fiscalidade do Grupo SATA	14-03-2022
01.02.11	Correio eletrónico de 01-04-2022 – Diretor de planeamento e controlo de gestão da Sata Air Açores, S.A.	01-04-2022
01.02.12	Correio eletrónico de 16-03-2022 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	16-03-2022
01.02.13	Correio eletrónico de 04-07-2022 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	04-07-2022
01.03	Outros	
01.03.01	Informação n.º 37-2021/DAT-UAT II – Acompanhamento de recomendações	03-02-2021
01.03.02	Ofício n.º 213-UAT II – Presidente do Conselho de Administração da Sata Air Açores, S.A.	11-02-2021
01.03.03	Ofício s/n – Presidente do Conselho de Administração da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	30-05-2016
02	Plano global de auditoria	
02.01	Informação n.º 25-2022/DAT-UAT II	01-02-2022
02.02	Informação n.º 240-2022/DAT-UAT II – Alteração	04-11-2022
03	Documentos recolhidos	
03.01	Estatutos	
03.01.01	Estatutos da Sata Air Açores, S.A.	-
03.01.02	Estatutos da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	-
03.01.03	Estatutos da Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	-
03.02	Atas	
03.02.01	Atas da assembleia geral – Sata Air Açores, S.A. – 2014-2018	-
03.02.02	Atas da assembleia geral – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. – 2015	-
03.02.03	Ata n.º 5 da assembleia geral – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	28-07-2016
03.02.04.A	Ata n.º 7 da assembleia geral da Sata – Sociedade de Transportes Aéreos, S.G.P.S., S.A., e documentos anexos	29-08-2016
03.02.04	Atas da assembleia geral – Sata – Sociedade de Transportes Aéreos, S.G.P.S., S.A. – 2014-2019	-
03.02.05	Atas do conselho administração – Sata Air Açores, S.A. – 2015	-

N.º (nome da pasta ou do ficheiro)	Documento	Data
03.02.06	Atas do conselho administrativo – Sata Air Açores, S.A. – 2016	-
03.02.07	Ata da conselho de administração da Sata – Sociedade de Transportes Aéreos, S.G.P.S., S.A.	17-12-2014
03.02.08.A	Ata da assembleia geral da Sata – Sociedade de Transportes Aéreos, S.G.P.S., S.A.	04-12-2015
03.02.08	Ata do conselho de administração da Sata – Sociedade de Transportes Aéreos, S.G.P.S., S.A.	03-12-2015
03.02.09	Ata do conselho de administração da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	26-03-2015
03.02.10	Ata do conselho de administração da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	17-04-2015
03.02.11	Ata do conselho de administração da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	09-06-2015
03.03	Orçamentos e Planos	Nov. 2014
03.03.01	Orçamentos e Planos – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. – 2016	-
03.03.02	Orçamentos e Planos – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. – 2017	-
03.03.03	Orçamentos e Planos – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. – 2018	-
03.03.04	Orçamentos e Planos – Sata Air Açores, S.A. – 2019	-
03.03.05	Orçamentos e Planos – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. – 2019	-
03.04	Recursos Humanos	
03.04.01	Quadros 1 a 8 – Recursos humanos e despesas com o pessoal	-
03.04.02	Correio eletrónico – Serviço Relações Laborais	08-03-2022
03.04.03	Correio eletrónico – Serviço Relações Laborais – Anexo 1	08-03-2022
03.04.04	Correio eletrónico – Serviço Relações Laborais – Anexo 2	08-03-2022
03.04.05	Correio eletrónico – Serviço Relações Laborais – Anexo 3	08-03-2022
03.05	Relatórios de execução dos Planos Estratégicos - Grupo SATA	
03.05.01	Plano de Negócios 2015-2020	Nov. 2014
03.05.02	Relatório de execução do Plano Estratégico – Grupo SATA – 2017	22-02-2018
03.05.03	Relatório de execução do Plano Estratégico – Grupo SATA – 2018	31-01-2019
03.05.04	Relatório de execução do Plano Estratégico – Grupo SATA – 2019	17-02-2020
03.06	Comunicações da Comissão Europeia	
03.06.01	Comunicação da Comissão n.º 2015/C 98/05 – Obrigações de Serviço Público modificadas – Sata Air Açores, S.A. – texto completo	-
03.06.02	Comunicação da Comissão n.º 2009/C 111/04 – Obrigações de Serviço Público modificadas – Sata Air Açores, S.A. – texto completo	15-05-2009
03.06.03	Comunicação da Comissão n.º 2020/C 29/08 – Obrigações de Serviço Público modificadas – Sata Air Açores, S.A. – texto completo	28-01-2020
03.06.04	Comunicação da Comissão n.º 2010/C 283/06 – Obrigações de Serviço Público modificadas – Sata internacional – Azores Airlines, S.A.	20-10-2010
03.06.05	Comunicação Comissão n.º 2010/C 283/06 – Obrigações de Serviço Público modificadas – Sata internacional – Azores Airlines, S.A. – texto completo	-
03.06.06	Comunicação da Comissão n.º 2015/C 27/04 – Obrigações de Serviço Público modificadas – Sata internacional – Azores Airlines, S.A. – Novas rotas	27-01-2015
03.06.07	Comunicação da Comissão n.º 2015/C 27/04 – Obrigações de Serviço Público modificadas – Sata internacional – Azores Airlines, S.A. – Novas rotas - texto completo	-
03.06.08	Comunicação da Comissão n.º 2015/C 27/05 – Obrigações de Serviço Público modificadas – Revogação de rotas	27-01-2015
03.06.09	Comunicação da Comissão n.º 2015/C 98/06 – Obrigações de Serviço Público modificadas – Sata Air Açores, S.A.	25-03-2015
03.07	Análises e certificação da Direção Regional dos Transportes e da Direção Regional do Orçamento e Tesouro	
03.07.01	Análise ao relatório financeiro das obrigações de serviço público – outubro de 2012 a setembro de 2013	16-01-2015
03.07.02	Análise ao relatório financeiro das obrigações de serviço público – outubro de 2013 a setembro de 2014	21-07-2015
03.07.03	Análise ao relatório financeiro das obrigações de serviço público – outubro de 2014 a março de 2015	06-02-2017
03.07.04	Análise ao relatório financeiro das obrigações de serviço público – abril de 2015 a setembro de 2015	19-02-2017
03.07.05	Análise ao relatório financeiro das obrigações de serviço público – outubro de 2015 a setembro de 2016	Abril-2019
03.07.06	Análise ao relatório financeiro das obrigações de serviço público – outubro de 2016 a setembro de 2017	2019

N.º (nome da pasta ou do ficheiro)	Documento	Data
03.07.07	Análise ao relatório financeiro das obrigações de serviço público – outubro de 2017 a setembro de 2018	Out. 2019
03.07.08	Análise ao relatório financeiro das obrigações de serviço público – outubro de 2018 a setembro de 2019	Mai. 2020
03.07.09	Análise ao relatório financeiro das obrigações de serviço público – outubro de 2019 a setembro de 2020	Mai. 2021
03.07.10	Análise ao relatório financeiro das obrigações de serviço público – outubro de 2015 a setembro de 2016 – Direção Regional dos Transportes	25-03-2017
03.07.11	Certificação da Direção Regional dos Transportes – outubro de 2013 a setembro de 2014	21-07-2015
03.07.12	Certificação da Direção Regional dos Transportes – outubro de 2014 a março de 2015	25-05-2017
03.07.13	Certificação da Direção Regional dos Transportes – abril 2015 a setembro de 2015	25-05-2017
03.07.14	Certificação da Direção Regional dos Transportes – outubro de 2015 a setembro de 2016	22-04-2019
03.07.15	Certificação da Direção Regional dos Transportes – outubro de 2016 a setembro de 2017	11-03-2022
03.07.16	Certificação da Direção Regional dos Transportes – outubro de 2017 a setembro de 2018 - correção	06-01-2020
03.07.17	Certificação da Direção Regional dos Transportes – outubro de 2017 a setembro de 2018	30-12-2019
03.07.18	Certificação da Direção Regional dos Transportes – outubro de 2018 a setembro de 2019	19-08-2020
03.07.19	Certificação da Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos – outubro de 2019 a setembro de 2020	21-06-2021
03.07.20	Certificação da Direção Regional do Orçamento e Tesouro – outubro de 2013 a setembro de 2014	17-07-2015
03.07.21	Certificação da Direção Regional do Orçamento e Tesouro – outubro de 2014 a março de 2015	27-03-2017
03.07.22	Certificação da Direção Regional do Orçamento e Tesouro – abril 2015 a setembro de 2015	25-01-2017
03.07.23	Certificação da Direção Regional do Orçamento e Tesouro – outubro de 2015 a setembro de 2016	22-03-2017
03.07.24	Certificação da Direção Regional do Orçamento e Tesouro – outubro de 2016 a setembro de 2017	19-02-2019
03.07.25	Certificação da Direção Regional do Orçamento e Tesouro – outubro de 2017 a setembro de 2018	23-12-2019
03.07.26	Certificação da Direção Regional do Orçamento e Tesouro – outubro de 2018 a setembro de 2019	10-07-2020
03.07.27	Certificação da Direção Regional do Orçamento e Tesouro – outubro de 2019 a setembro de 2020	09-06-2021
03.08	<i>Locação da aeronave A330-200</i>	
03.08.01	Cronograma da evolução da frota da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	-
03.08.02	Estudo – Aviado Partners – Relatório final	05-02-2014
03.08.03	Estudo – Lufthansa Consulting – Relatório final	09-04-2014
03.08.04	Estudo – Avaliação técnico-operacional – ISEC e Mach, L. ^{da}	25-06-2015
03.08.05	Comissão Parlamentar de Inquérito – Volume II	28-12-2015
03.08.06	Custos do A330-200	-
03.09	<i>Documentos de prestação de contas</i>	
03.09.01	Relatório e Contas – 2019 – Grupo SATA	-
03.09.02	Certificação legal de contas – 2019 – Grupo SATA	-
03.09.03	Relatório e Contas – 2019 – Sata Air Açores, S.A.	-
03.09.04	Certificação legal de contas – 2013 – Grupo SATA	-
03.09.05	Certificação legal de contas – 2014 – Grupo SATA	-
03.09.06	Certificação legal de contas – 2015 – Grupo SATA	-
03.09.07	Certificação legal de contas – 2016 – Grupo SATA	-
03.09.08	Certificação legal de contas – 2017 – Grupo SATA	-
03.09.09	Certificação legal de contas – 2018 – Grupo SATA	-
03.09.10	Relatório e Contas – 2020 – Sata Air Açores, S.A.	-
03.09.11	Relatório e Contas – 2019 – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	-
03.09.12	Relatório e Contas – 2018 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	-
03.09.13	Relatório e Contas – 2019 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	-
03.09.14	Relatório e Contas – 2013 – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	-
03.10	<i>Relatórios de execução financeira das concessões interilhas – Sata Air Açores, S.A.</i>	
03.10.01	Relatório de execução financeira – outubro de 2012 a setembro de 2013	-
03.10.02	Relatório de execução financeira – outubro de 2013 a setembro de 2014	-
03.10.03	Relatório de execução financeira – outubro de 2014 a março de 2015	-

N.º (nome da pasta ou do ficheiro)	Documento	Data
03.10.04	Relatório de execução financeira – abril de 2015 a setembro de 2015	-
03.10.05	Relatório de execução financeira – outubro de 2015 a setembro de 2016	-
03.10.06	Relatório de execução financeira – outubro de 2016 a setembro de 2017	-
03.10.07	Relatório de execução financeira – outubro de 2017 a setembro de 2018	-
03.10.08	Relatório de execução financeira – outubro de 2018 a setembro de 2019	-
03.10.09	Relatório de execução financeira – outubro de 2019 a setembro de 2020	-
03.10.10	Caderno de encargos referente ao concurso público, com publicidade internacional, para a concessão do serviço público de transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores – de 1 de outubro de 2015 a 30 de setembro de 2020	-
03.10.11	Contrato de concessão do serviço público aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores – de 1 de outubro de 2015 a 30 de setembro de 2020	-
03.11	Planos de exploração – Sata Air Açores, S.A.	
03.11.01	Planos de exploração – Sata Air Açores, S.A. – Inverno 2014-2015	-
03.11.01.01	Programa de Serviços	-
03.11.01.02	Ofício SAI/2014/1014 – Direção Regional dos Transportes – Ajuste direto – Região Autónoma dos Açores	11-09-2014
03.11.02	Planos de exploração – Sata Air Açores, S.A. – Inverno 2015-2016	-
03.11.02.01	Ofício SAI-2015-1245 – Alteração ao plano de exploração	18-11-2015
03.11.03	Planos de exploração – Sata Air Açores, S.A. – Inverno 2016-2017	-
03.11.03.01	Correio eletrónico – Proposta de horários para o período de Inverno IATA 2016/17 – Pedido de atraso dos voos PDL-SMA-PDL à quinta-feira	06-10-2016
03.11.03.02	Correio eletrónico – Sugestão de horário para evitar incumprimento das Obrigações de Serviço Público	07-10-2016
03.11.03.03	Ofício SAI-SP/2016/105 – Oficialização do plano final	13-10-2016
03.11.03.04	Ofício SAI-SP/2016/95 – Proposta de horário de inverno	16-09-2016
03.11.03.05	Ofício SAI-SP/2016/96 – Resposta à Direção Regional dos Transportes sobre a proposta de horário de inverno	03-10-2016
03.11.04	Planos de exploração – Sata Air Açores, S.A. – Inverno 2017-2018	-
03.11.04.01	Esclarecimento Sobre a proposta de horário de Inverno IATA 2017/18	-
03.11.04.02	Correio eletrónico – Proposta de deliberação para o incremento da oferta da rota PDL-PIX-PDL no inverno IATA 2017/18	24-11-2017
03.11.04.03	Proposta de horário de Inverno IATA 2017/18	-
03.11.04.04	Correio eletrónico – Horário de Inverno 2017/18	08-11-2017
03.11.04.05	Correio eletrónico – Horário de Inverno 2017/18 - Anexo	07-11-2017
03.11.05	Planos de exploração – Sata Air Açores, S.A. – Inverno 2018-2019	-
03.11.05.01	Ofício SAI/2018/890 – Plano de exploração aprovado – Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas	10-07-2018
03.11.05.02	Ofício SAI-SP/2018/47 – Proposta de horários para o período de Inverno IATA 2018/19	11-05-2018
03.11.06	Planos de exploração – Sata Air Açores, S.A. – Inverno 2019-2020	-
03.11.06.01	Ofício SAI/2019/803 – Direção Regional dos Transportes – Proposta de horários para o período de Inverno IATA 2019/20	29-07-2019
03.11.06.02	Ofício SAI-SP/2019/047 – Proposta de horários para o período de Inverno IATA 2019/20	27-06-2019
03.11.07	Planos de exploração – Sata Air Açores, S.A. – Verão 2015	-
03.11.07.01	Ofício SAI/2015/301 – Direção Regional dos Transportes – Ajuste direto – Adjudicação	12-03-2015
03.11.07.02	Ofício sai-2015-1063 – Direção Regional dos Transportes – Programas de voos do SP para o S15	30-09-2015
03.11.07.03	Ofício SAI-SP/2015/20 – Ajuste direto	11-03-2015
03.11.07.04	Ofício SAI-SP/2015/57 – Programas de voos do SP para o S15	12-08-2015
03.11.08	Planos de exploração – Sata Air Açores, S.A. – Verão 2016	-
03.11.08.01	Correio eletrónico – Plano de exploração – Horário de Verão IATA 2016	09-03-2016
03.11.08.02	Ofício SAI-SP/2015/93 – Proposta de horário para o Verão IATA 2016	26-11-2015
03.11.08.03	Ofício SAI-SP/2016/32 – Proposta de exploração – Horário de Verão IATA 2016	10-02-2016
03.11.08.04	Ofício SAI-SP/2016/39 – Plano de exploração – Horário de Verão IATA 2016	26-06-2016
03.11.09	Planos de exploração – Sata Air Açores, S.A. – Verão 2017	-
03.11.09.01	Proposta de horário de Verão IATA 2017	-

N.º (nome da pasta ou do ficheiro)	Documento	Data
03.11.09.02	Correio eletrónico – Proposta da horários para o período de verão IATA 2017	07-04-2017
03.11.09.03	Correio eletrónico – Proposta de horários para o período de Verão IATA 2017 – Sata Air Açores, S.A.	26-05-2017
03.11.09.04	Correio eletrónico – Proposta de horários para o período de Verão IATA 2017 – Sata Air Açores, S.A. – Anexo	26-05-2017
03.11.09.05	Ofício SAI-SP/2017/32 – Proposta da horários para o período de verão IATA 2017 – Sata Air Açores, S.A.	05-04-2017
03.11.09.06	Ofício SAI/2017/408 – Direção Regional dos Transportes – Proposta de horários para o período de Verão IATA 2017 – Sata Air Açores, S.A.	28-03-2017
03.11.09.07	Ofício SAI/2017/552 – Direção Regional dos Transportes – Proposta de horários para o período de Verão IATA 2017 – Sata Air Açores, S.A.	09-05-2017
03.11.10	Planos de exploração – Sata Air Açores, S.A. – Verão 2018	-
03.11.10.01	Correio eletrónico – Plano de exploração para o Verão 2018	26-03-2018
03.11.10.02	Proposta de horário de Verão IATA 2018 – Anexo	-
03.11.10.03	Correio eletrónico – Plano de exploração para o Verão IATA 2018 – Sata Air Açores, S.A. – Reforço de operação solicitado pela Direção Regional dos Transportes	10-04-2018
03.11.10.04	Ofício SAI-SP/2018/9 – Proposta de horário para o período de Verão IATA 2018	19-02-2018
03.11.11	Planos de exploração – Sata Air Açores, S.A. – Verão 2019	-
03.11.11.01	Informação n.º DI/2019/14 – Direção Regional dos Transportes – Plano de exploração para a estação IATA Verão 2019	15-01-2019
03.11.11.02	Correio eletrónico – Plano de exploração para a estação IATA Verão 2019	28-01-2019
03.11.11.03	Correio eletrónico – Estudo de substituição de rotações TER-GRW-TER por PDL-GRW-PDL no S19	28-02-2019
03.11.11.04	Ofício SAI-SP/2018/139 – Proposta de horário de Verão IATA 2019	17-12-2018
03.12	<i>Remessa dos relatórios de execução financeira das concessões interilhas à Direção Regional do Orçamento e Tesouro e à Direção Regional dos Transportes</i>	
03.12.01	Ofício da Sata Air Açores, S.A., para a Direção Regional do Orçamento e Tesouro – Período da concessão de outubro de 2012 a setembro de 2013	14-04-2014
03.12.02	Ofício da Sata Air Açores, S.A., para a Direção Regional do Orçamento e Tesouro – Período da concessão de outubro de 2013 a setembro de 2014	25-02-2015
03.12.03	Ofício da Sata Air Açores, S.A., para a Direção Regional do Orçamento e Tesouro – Período da concessão de outubro de 2014 a março de 2015	24-07-2015
03.12.04	Ofício da Sata Air Açores, S.A., para a Direção Regional do Orçamento e Tesouro – Período da concessão de abril a setembro de 2015	01-03-2016
03.12.05	Ofício da Sata Air Açores, S.A., para a Direção Regional do Orçamento e Tesouro – Período da concessão de outubro de 2015 a setembro de 2016	17-02-2017
03.12.06	Ofício da Sata Air Açores, S.A., para a Direção Regional do Orçamento e Tesouro – Período da concessão de outubro de 2016 a setembro de 2017	20-03-2018
03.12.07	Ofício da Sata Air Açores, S.A., para a Direção Regional do Orçamento e Tesouro – Período da concessão de outubro de 2017 a setembro de 2018	01-03-2019
03.12.08	Ofício da Sata Air Açores, S.A., para a Direção Regional do Orçamento e Tesouro – Período da concessão de outubro de 2018 a setembro de 2019	02-03-2020
03.12.09	Ofício da Sata Air Açores, S.A., para a Direção Regional do Orçamento e Tesouro – Período da concessão de outubro de 2019 a setembro de 2020	22-02-2021
03.12.10	Ofício da Sata Air Açores, S.A., para a Direção Regional dos Transportes – Período da concessão de outubro de 2012 a setembro de 2013	14-04-2014
03.12.11	Ofício da Sata Air Açores, S.A., para a Direção Regional dos Transportes – Período da concessão de outubro de 2013 a setembro de 2014	25-02-2015
03.12.12	Ofício da Sata Air Açores, S.A., para a Direção Regional dos Transportes – Período da concessão de outubro de 2014 a março de 2015	24-07-2015
03.12.13	Ofício da Sata Air Açores, S.A., para a Direção Regional dos Transportes – Período da concessão de abril a setembro de 2015	01-03-2016
03.12.14	Ofício da Sata Air Açores, S.A., para a Direção Regional dos Transportes – Período da concessão de outubro de 2015 a setembro de 2016	17-02-2017
03.12.15	Ofício da Sata Air Açores, S.A., para a Direção Regional dos Transportes – Período da concessão de outubro de 2016 a setembro de 2017	20-03-2018
03.12.16	Ofício da Sata Air Açores, S.A., para a Direção Regional dos Transportes – Período da concessão de outubro de 2017 a setembro de 2018	01-03-2019
03.12.17	Ofício da Sata Air Açores, S.A., para a Direção Regional dos Transportes – Período da concessão de outubro de 2018 a setembro de 2019	02-03-2020

N.º (nome da pasta ou do ficheiro)	Documento	Data
03.12.18	Ofício da Sata Air Açores, S.A., para a Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos – Período da concessão de outubro de 2019 a setembro de 2020	22-02-2021
03.13	Contratos de concessão - Sata Air Açores, S.A.	
03.13.01	Contrato de concessão no interior da Região Autónoma dos Açores – Período de outubro de 2009 a setembro de 2014	07-09-2019
03.13.02	Alteração ao contrato de concessão no interior da Região Autónoma dos Açores – Período de outubro de 2009 a setembro de 2014	13-05-2014
03.13.03	Contrato de concessão no interior da Região Autónoma dos Açores – Período de outubro de 2014 a março de 2015	24-09-2014
03.13.04	Caderno de encargos referente ao contrato de concessão no interior da Região Autónoma dos Açores – Período de outubro de 2014 a março de 2015	-
03.13.05	Contrato de concessão no interior da Região Autónoma dos Açores – Período de abril de 2015 a setembro de 2015	25-03-2015
03.13.06	Caderno de encargos referente ao contrato de concessão no interior da Região Autónoma dos Açores – Período de abril de 2015 a setembro de 2015	-
03.13.07	Contrato de concessão no interior da Região Autónoma dos Açores – Período de outubro de 2015 a setembro de 2020	04-09-2015
03.13.08	Alteração ao contrato de concessão no interior da Região Autónoma dos Açores – Período de outubro de 2015 a setembro de 2020	08-01-2018
03.13.09	Caderno de encargos referente ao contrato de concessão no interior da Região Autónoma dos Açores – Período de outubro de 2015 a setembro de 2020	-
03.14	Transferências financeiras e certificação da Direção-Geral do Tesouro e Finanças - Sata Internacional - Azores Airlines, S.A.	
03.14.01	Agência de Tesouraria e da Dívida Pública – IGCP, E.P.E.	04-02-2014
03.14.02	Banif – Banco Internacional do Funchal, S.A.	21-01-2015
03.14.03	Certificação da Direção-Geral do Tesouro e Finanças – 2.º semestre de 2012 e 1.º semestre de 2013	27-01-2014
03.14.04	Certificação da Direção-Geral do Tesouro e Finanças – 1.º e 2.º semestre de 2013 e 1.º Semestre de 2014	22-01-2015
03.14.05	Ficheiro de controlo das indemnizações compensatórias – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	-
03.14.06	Quadro 2 – Recebimentos da Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	-
03.15	Contratos de concessão do serviço público aeroportuário - Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	
03.15.01	Sata Gestão de Aeródromos, S.A. – Contrato concessão	01-07-2005
03.15.02	Sata Gestão de Aeródromos, S.A. – Contrato concessão – Alteração	30-08-2005
03.15.03	Sata Gestão de Aeródromos, S.A. – Contrato concessão – Acordo de Renovação 2015-2020	30-06-2020
03.15.04	Sata Gestão de Aeródromos, S.A. – Plano 2017 – Despacho da Direção Regional dos Transportes	03-07-2017
03.15.05	Sata Gestão de Aeródromos, S.A. – Plano 2018 – Despacho da Direção Regional dos Transportes	10-01-2018
03.15.06	Sata Gestão de Aeródromos, S.A. – Plano 2019 – Despacho da Direção Regional dos Transportes	12-02-2019
03.15.07	Sata Gestão de Aeródromos; S.A. – Contrato de concessão – Investimentos realizados – 2013-2019	-
03.16	Remessa dos planos de exploração - Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	
03.16.01	Sata Gestão de Aeródromos, S.A. – Remessa do plano de exploração - 2019	26-07-2018
03.16.02	Sata Gestão de Aeródromos, S.A. – Remessa do plano de exploração - 2013	07-09-2012
03.16.03	Sata Gestão de Aeródromos, S.A. – Remessa do plano de exploração - 2015	08-08-2014
03.16.04	Sata Gestão de Aeródromos, S.A. – Remessa do plano de exploração - 2018	28-08-2017
03.16.05	Sata Gestão de Aeródromos, S.A. – Remessa dos planos de exploração - 2014, 2016 e 2017 – Correio eletrónico de 14-03-2022	14-03-2022
03.17	Fundos comunitários	
03.17.01	Resumo da operação ACORES-12-6076-FEDER-000001	-
03.17.02	ACORES-12-6076-FEDER-000001 – Relatório final	-
03.17.03	Resumo da operação ACORES-12-6076-FEDER-000002	-
03.17.04	ACORES-12-6076-FEDER-000002 – Relatório final	-
03.17.05	Resumo da operação ACORES-12-6076-FEDER-000003	-
03.17.06	ACORES-12-6076-FEDER-000003 – Relatório final	-
03.17.07	1ª Candidatura Açores-12-0376-FEDER-000001 – Comprovativos	-

N.º (nome da pasta ou do ficheiro)	Documento	Data
03.17.08	2ª Candidatura Açores-12-6076-EDER-000002 – Comprovativos	-
03.17.09	3.ª Candidatura ACORES-12-6076-FEDER-000003 – Comprovativos	-
03.17.10	Quadro resumo – Pagamentos à Sata Air Açores, S.A.	-
03.18	Transferências financeiras - Sata Air Açores, S.A.	
03.18.01	Bankinter, S.A. – 2 651 335,25 euros – 2.º trimestre do 5.º ano de concessão – 2015-2020	31-12-2020
03.18.02	Bankinter, S.A. – 5 150 000,00 euros – 2.º trimestre do 2.º ano de concessão – 2015-2020	04-01-2021
03.18.03	Bankinter, S.A. – 6 870 244,25 euros – 4.º trimestre do 2.º ano de concessão – 2015-2020	31-12-2020
03.18.04	Banco Comercial Português, S.A. – 250 000,00 euros – 2.º trimestre do 1.º Ajuste direto – outubro de 2014 a março de 2015	20-01-2020
03.18.05	Banco BIC Português, S.A. – 101 000,00 euros – 4.º trimestre do 2.º ano de concessão – 2015-2020	18-11-2020
03.18.06	Banco BIC Português, S.A. – 2 374 000,00 euros – 3.º trimestre do 2.º ano de concessão – 2015-2020	28-02-2020
03.18.07	Banco BPI, S.A. – 2 352 244,00 euros – 3.º trimestre do 2.º ano de concessão – 2015-2020	15-10-2020
03.18.08	Banco Santander Totta, S.A. – 1 000 000,00 euros – Recquilíbrio financeiro do 4.º ano concessão – 2015-2020	20-08-2020
03.18.09	Banco Santander Totta, S.A. – 1 000 000,00 euros – Recquilíbrio financeiro do 4.º ano concessão – 2015-2020	20-08-2020
03.18.10	Banco Santander Totta, S.A. – 1 000 000,00 euros – Recquilíbrio financeiro do 4.º ano concessão – 2015-2020	20-08-2020
03.18.11	Banco Santander Totta, S.A. – 1 000 000,00 euros – Recquilíbrio financeiro do 4.º ano concessão – 2015-2020	25-08-2020
03.18.12	Banco Santander Totta, S.A. – 1 000 000,00 euros – Recquilíbrio financeiro do 4.º ano concessão – 2015-2020	25-08-2020
03.18.13	Banco Santander Totta, S.A. – 1 000 000,00 euros – Recquilíbrio financeiro do 4.º ano concessão – 2015-2020	25-08-2020
03.18.14	Banco Santander Totta, S.A. – 1 000 000,00 euros – Recquilíbrio financeiro do 4.º ano concessão – 2015-2020	15-09-2020
03.18.15	Banco Santander Totta, S.A. – 1 000 000,00 euros – Recquilíbrio financeiro do 4.º ano concessão – 2015-2020	15-09-2020
03.18.16	Banco Santander Totta, S.A. – 1 000 000,00 euros – Recquilíbrio financeiro do 4.º ano concessão – 2015-2020	15-09-2020
03.18.17	Banco Santander Totta, S.A. – 1 000 000,00 euros – Recquilíbrio financeiro do 4.º ano concessão – 2015-2020	16-09-2020
03.18.18	Banco Santander Totta, S.A. – 1 399 499,00 euros – Recquilíbrio financeiro do 4.º ano concessão – 2015-2020	07-09-2020
03.18.19	Banco Santander Totta, S.A. – 6 358 108,75 euros – 1.º trimestre do 5.º ano de concessão – 2015-2020	28-10-2020
03.18.20	Banco Santander Totta, S.A. – 5 768 775,50 euros – 1.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2012-2013	12-06-2013
03.18.21	Caixa Económica Montepio Geral – 1 000 000,00 euros – 2.º trimestre do 5.º ano de concessão – 2013-2014	31-08-2014
03.18.22	Caixa Económica Montepio Geral – 1 000 000,00 euros – 2.º trimestre do 5.º ano de concessão – 2013-2014	31-07-2014
03.18.23	Caixa Económica Montepio Geral – 1 000 000,00 euros – 2.º trimestre do 5.º ano de concessão – 2013-2014	31-08-2014
03.18.24	Caixa Económica Montepio Geral – 1 000 000,00 euros – 2.º trimestre do 5.º ano de concessão – 2013-2014	31-08-2014
03.18.25	Caixa Económica Montepio Geral – 818 355,00 euros – 2.º trimestre do 5.º ano de concessão – 2013-2014	31-08-2014
03.18.26	Caixa Geral de Depósitos, S.A. – 1 818 355,00 euros – 3.º trimestre do 5.º ano de concessão – 2013-2014	27-11-2014
03.18.27	Caixa Geral de Depósitos, S.A. – 2 000 000,00 euros – 3.º trimestre do 5.º ano de concessão – 2013-2014	25-11-2014
03.18.28	Caixa Geral de Depósitos, S.A. – 2 000 000,00 euros – 3.º trimestre do 5.º ano de concessão – 2013-2014	10-12-2014
03.18.29	Caixa Económica Montepio Geral – 1 000 000,00 euros – 1.º trimestre do 1.º Ajuste direto – outubro 2014 a março 2015	13-07-2015
03.18.30	Banco BIC Português, S.A. – 1 495 688,32 euros – 4.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2012-2013	23-12-2015
03.18.31	Banco Comercial Português, S.A. – 1 000 000,00 euros – 4.º trimestre do 5.º ano de concessão – 2013-2014	30-01-2015
03.18.32	Banco Comercial Português, S.A. – 1 000 000,00 euros – 4.º trimestre do 5.º ano de concessão – 2013-2014	30-01-2015
03.18.33	Banco Comercial Português, S.A. – 1 000 000,00 euros – 1.º trimestre do 5.º ano de concessão – 2012-2013	30-10-2015
03.18.34	Banco Comercial Português, S.A. – 818 355,00 euros – 4.º trimestre do 5.º ano de concessão – 2013-2014	30-01-2015
03.18.35	Banco Comercial Português, S.A. – 268 795,50 euros – 2.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2012-2013	02-03-2015
03.18.36	Banco Comercial Português, S.A. – 818 355,00 euros – 1.º trimestre do 5.º ano de concessão – 2012-2013	20-10-2015
03.18.37	Banco Comercial Português, S.A. – 1 000 000,00 euros – 1.º trimestre do 5.º ano de concessão – 2012-2013	20-10-2015
03.18.38	Banco Comercial Português, S.A. – 1 000 000,00 euros – 1.º trimestre do 5.º ano de concessão – 2012-2013	20-10-2015
03.18.39	Banco Comercial Português, S.A. – 1 000 000,00 euros – 1.º trimestre do 5.º ano de concessão – 2012-2013	20-10-2015
03.18.40	Banco Comercial Português, S.A. – 1 000 000,00 euros – 1.º trimestre do 5.º ano de concessão – 2012-2013	20-10-2015

N.º (nome da pasta ou do ficheiro)	Documento	Data
03.18.41	Banco BIC Português, S.A. – 1 000 000,00 euros – 2.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2012-2013	02-03-2015
03.18.42	Banco BIC Português, S.A. – 1 500 000,00 euros – 2.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2012-2013	-
03.18.43	Caixa Económica Montepio Geral – 2 000 000,00 euros – 1.º trimestre do 1.º Ajuste direto – outubro 2014 a março 2015	-
03.18.44	Caixa Económica Montepio Geral – 998 512,00 euros – 1.º trimestre do 1.º Ajuste direto – outubro 2014 a março 2015	20-10-2015
03.18.45	Banco BIC Português, S.A. – 1 000 000,00 euros – 3.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2012-2013	24-11-2015
03.18.46	Banco BIC Português, S.A. – 1 000 000,00 euros – 2.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2012-2013	02-03-2015
03.18.47	Banco BIC Português, S.A. – 1 000 000,00 euros – 3.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2012-2013	24-11-2015
03.18.48	Banco BIC Português, S.A. – 1 000 000,00 euros – 2.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2012-2013	02-03-2015
03.18.49	Banco BIC Português, S.A. – 768 775,50 euros – 3.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2012-2013	24-11-2015
03.18.50	Banco BIC Português, S.A. – 1 000 000,00 euros – 3.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2012-2013	24-11-2015
03.18.51	Banco BIC Português, S.A. – 1 000 000,00 euros – 4.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2012-2013	23-12-2015
03.18.52	Banco BIC Português, S.A. – 1 000 000,00 euros – 3.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2012-2013	24-11-2015
03.18.53	Banco Comercial Português, S.A. – 1 215 100,18 euros – Recquilíbrio financeiro do 4.º ano de concessão – 2012-2013	02-03-2015
03.18.54	Banco BIC Português, S.A. – 1 000 000,00 euros – 3.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2012-2013	24-11-2015
03.18.55	Banco BIC Português, S.A. – 1 000 000,00 euros – 4.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2012-2013	23-12-2015
03.18.56	Banco BIC Português, S.A. – 1 000 000,00 euros – 4.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2012-2013	23-12-2015
03.18.57	Caixa Geral de Depósitos, S.A. – 7 295 131,50 euros – 1.º trimestre do 1.º ano de concessão – 2015-2020	16-02-2016
03.18.58	Novo Banco dos Açores, S.A. – 3 241 811,50 euros – 4.º trimestre do 1.º ano de concessão – 2015-2020	31-10-2016
03.18.59	Banco BIC Português, S.A. – 3 500 000,00 euros – 2.º trimestre do 1.º ano de concessão – 2015-2020	22-04-2016
03.18.60	Banco BIC Português, S.A. – 3 795 131,50 euros – 2.º trimestre do 1.º ano de concessão – 2015-2020	21-04-2016
03.18.61	Banco Santander Totta, S.A. – 3 500 000,00 euros – 3.º trimestre do 1.º ano de concessão – 2015-2020	22-07-2016
03.18.62	Banco Santander Totta, S.A. – 3 795 131,50 euros – 3.º trimestre do 1.º ano de concessão – 2015-2020	23-07-2016
03.18.63	Novo Banco dos Açores, S.A. – 2 000 000,00 euros – 4.º trimestre do 1.º ano de concessão – 2015-2020	22-12-2016
03.18.64	Banco BIC Português, S.A. – 6 971 244,25 euros – 1.º trimestre do 2.º ano de concessão – 2015-2020	07-07-2017
03.18.65	Banco Comercial Português, S.A. – 1 273 087,18 euros – 4.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2012-2013	30-06-2017
03.18.66	Banco Comercial Português, S.A. – 2 499 927, 00 euros – 2. trimestre do 2.º Ajuste direto – abril 2015 a setembro 2015	02-02-2017
03.18.67	Banco Comercial Português, S.A. – 2 500 000, 00 euros – 2. trimestre do 2.º Ajuste direto – abril 2015 a setembro 2015	02-02-2017
03.18.68	Banco Comercial Português, S.A. – 2 500 000,00 euros – 2. trimestre do 2.º Ajuste direto – abril 2015 a setembro 2015	02-02-2017
03.18.69	Banco Comercial Português, S.A. – 122 024,00 euros – Recquilíbrio financeiro do 1.º Ajuste direto – outubro 2014 a março 2015	30-06-2017
03.18.70	Banco Comercial Português, S.A. – 943 685,67 euros – Recquilíbrio financeiro do 5.º ano de concessão – 2013-2014	30-06-2017
03.18.71	Banco Comercial Português, S.A. – 53 320,00 euros – 4.º trimestre do 1.º ano de concessão – 2015-2020	03-07-2017
03.18.72	Banco Santander Totta, S.A. – 6 622 498,25 euros – 2.º trimestre do 3.º ano de concessão – 2015-2020	09-05-2018
03.18.73	Caixa Económica Montepio Geral – 6 622 498,25 euros – 1.º trimestre do. - 3.º ano de concessão – 2015-2020	-
03.18.74	Caixa Geral de Depósitos, S.A. – 600 000,25 euros – 2.º trimestre do 2.º ano de concessão – 2015-2020	01-10-2018
03.18.75	Banco Santander Totta, S.A. – 1 601 578,00 euros – Recquilíbrio financeiro do 1.º ano de concessão – 2015-2020	29-04-2019
03.18.76	Banco Santander Totta, S.A. – 5 502 656,25 euros – 3.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2015-2020	02-07-2019
03.18.77	Banco BIC Português, S.A. – 2 245 000,00 euros – 3.º trimestre do 2.º ano de concessão – 2015-2020	28-02-2019
03.18.78	Banco Santander Totta, S.A. – 2 581 128,00 euros – Recquilíbrio financeiro do 2.º ano de concessão – 2015-2020	28-02-2019
03.18.79	Banco Santander Totta, S.A. – 6 502 656,25 euros – 2.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2015-2020	30-07-2019

N.º (nome da pasta ou do ficheiro)	Documento	Data
03.18.80	Banco Santander Totta, S.A. – 1 628 092,00 euros – Recquilíbrio financeiro do 3.º ano de concessão – 2015-2020	-
03.18.81	Banco Santander Totta, S.A. – 2 652 029,00 euros – Recquilíbrio financeiro do 3.º ano de concessão – 2015-2020	23-12-2019
03.18.82	Banco Santander Totta, S.A. – 301 077,00 euros – Recquilíbrio financeiro do 3.º ano de concessão – 2015-2020	27-12-2019
03.18.83	Banco Santander Totta, S.A. – 471 244, 00 euros – 2.º trimestre do 2.º ano de concessão – 2015-2020	-
03.18.84	Caixa Económica da Misericórdia de Angra do Heroísmo – Caixa Económica Bancária, S.A. – 1 000 000,00 euros – 3.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2015-2020	31-07-2019
03.18.85	Novo Banco dos Açores, S.A. – 6 502 656,25 euros – 1.º trimestre do 4.º ano de concessão – 2015-2020	31-01-2019
03.19	Avisos de pagamento da Direção Regional dos Transportes	
03.19.01	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 1.º trimestre do 1.º Ajuste direto – 1 000 000 euros	08-07-2015
03.19.02	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 1.º trimestre do 1.º Ajuste direto – 998 512 euros	19-10-2015
03.19.03	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 1.º trimestre do 2.º Ajuste direto – 7 499 927 euros	10-04-2017
03.19.04	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 1.º trimestre do 1.º ano concessão 2015-2020 – 3 500 000 euros	22-01-2016
03.19.05	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 1.º trimestre do 1.º ano concessão 2015-2020 – 3 795 132 euros	10-02-2016
03.19.06	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 1.º trimestre do 2.º ano concessão 2015-2020 – 6 971 244 euros	06-07-2017
03.19.07	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 1.º trimestre do 3.º ano concessão 2015-2020 – 6 622 498 euros	29-08-2018
03.19.08	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 1.º trimestre do 4.º ano concessão 2009-2014 – 5 768 755,50 euros	23-04-2013
03.19.09	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 1.º trimestre do 4.º ano concessão 2015-2020 – 6 502 656 euros	24-01-2019
03.19.10	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 1.º trimestre do 5.º ano concessão 2009-2014 – 5 818 355 euros	19-10-2015
03.19.11	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 1.º trimestre do 5.º ano concessão 2015-2020 – 6 358 109 euros	29-10-2020
03.19.12	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 2.º trimestre do 1.º ano concessão 2015-2020 – 3 500 000 euros	20-04-2016
03.19.13	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 2.º trimestre do 1.º ano concessão 2015-2020 – 3 795 132 euros	20-04-2016
03.19.14	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 2.º trimestre do 2.º ano concessão 2015-2020 – 750 000 euros	26-04-2019
03.19.15	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 2.º Trimestre do 3.º ano concessão 2015-2020 – 6 622 498 euros	09-05-2018
03.19.16	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 2.º trimestre do 4.º ano concessão 2009-2014 – 1 500 000 euros	09-04-2015
03.19.17	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 2.º trimestre do 4.º ano concessão 2009-2014 – 4 000 000 euros	27-02-2015
03.19.18	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 2.º trimestre do 4.º ano concessão 2009-2014 – 268 796 euros	27-02-2015
03.19.19	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 2.º trimestre do 4.º ano concessão 2015-2020 – 6 502 656 euros	30-07-2019
03.19.20	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 2.º trimestre do 5.º ano concessão 2009-2014 – 1 000 000 euros	11-08-2014
03.19.21	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 2.º trimestre do 5.º ano concessão 2009-2014 – 2 000 000 euros	08-07-2014
03.19.22	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 2.º trimestre do 5.º ano concessão 2009-2014 – 2 818 355 euros	18-08-2014

N.º (nome da pasta ou do ficheiro)	Documento	Data
03.19.23	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 3.º trimestre do 1.º ano concessão 2015-2020 – 3 500 000 euros	21-07-2016
03.19.24	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 3.º trimestre do 1.º ano concessão 2015-2020 – 3 795 132 euros	22-07-2016
03.19.25	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 3.º trimestre do 2.º ano concessão 2015-2020 – 2 245 000 euros	27-02-2019
03.19.26	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 3.º trimestre do 3.º ano concessão 2015-2020 – 6 622 498 euros	10-01-2018
03.19.27	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 3.º trimestre do 4.º ano concessão 2009-2014 – 5 768 776 euros	23-11-2015
03.19.28	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 3.º trimestre do 4.º ano concessão 2015-2020 – 5 502 656 euros	02-07-2019
03.19.29	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 3.º trimestre do 5.º ano concessão 2009-2014 – 1 818 355 euros	26-11-2014
03.19.30	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 3.º trimestre do 5.º ano concessão 2009-2014 – 2 000 000 euros	24-11-2014
03.19.31	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 3.º trimestre do 5.º ano concessão 2009-2014 – 2 000 000 euros_2	09-12-2014
03.19.32	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 4.º trimestre do 1.º ano concessão 2015-2020 – 2 000 000 euros	19-10-2016
03.19.33	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 4.º trimestre do 1.º ano concessão 2015-2020 – 2 000 000 euros	19-12-2016
03.19.34	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 4.º trimestre do 1.º ano concessão 2015-2020 – 3 241 812 euros	26-10-2016
03.19.35	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 4.º trimestre do 1.º ano concessão 2015-2020 – 53 320 euros	29-06-2017
03.19.36	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 4.º trimestre do 3.º ano concessão 2015-2020 – 6 622 498 euros	10-01-2018
03.19.37	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 4.º trimestre do 4.º ano concessão 2009-2014 – 1 273 087 euros	29-06-2017
03.19.38	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 4.º trimestre do 4.º ano concessão 2009-2014 – 4 495 688 euros	22-12-2015
03.19.39	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao 4.º trimestre do 5.º ano concessão 2009-2014 – 2 818 355 euros	16-01-2015
03.19.40	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao equilíbrio financeiro do 1.º Ajuste direto – 122 024 euros	29-06-2017
03.19.41	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao equilíbrio financeiro do 1.º ano concessão 2015-2020 – 1 601 578 euros	29-04-2019
03.19.42	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao equilíbrio financeiro do 2.º ano concessão 2015-2020 – 2 581 128 euros	01-03-2019
03.19.43	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao equilíbrio financeiro do 4.º ano concessão 2009-2014 – 1 215 000 euros	27-02-2015
03.19.44	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes referente ao equilíbrio financeiro do 5.º ano concessão 2009-2014 – 943 686 euros	29-06-2017
03.19.45	Aviso de pagamento da Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos referente ao 4.º trimestre do 4.º ano concessão 2015-2020 – 6 502 656 euros	06-10-2021
03.20	Outros	
03.20.01	Resposta ao nosso ofício n.º 111-UAT II, de 14-01-2022 – Informação sobre aprovação dos orçamentos	-
03.20.02	Mapa resumo dos aumentos de capital	-
03.20.03	Informação n.º 158-2020/DAT-UATII – Acatamento de recomendações – Processo n.º 15-201FS2	03-06-2020
03.20.04	Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. – Balancete Final – 2016	-
03.20.05	Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. – Balancete Final – 2017	-
03.20.06	Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. – Balancete Final – 2018	-
03.20.07	Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. – Balancete Final – 2019	-
03.20.08	Evidências do dever de informação no âmbito do Regime do Setor Público Empresarial Regional	-

N.º (nome da pasta ou do ficheiro)	Documento	Data
03.20.08.01	Correio eletrónico – Grupo SATA - Previsão de Fecho 2019	06-02-2020
03.20.08.02	Correio eletrónico – Balancete SATA Açores	06-11-2014
03.20.08.03	Correio eletrónico – Balancetes 3.º Trimestre	09-11-2018
03.20.08.04	Correio eletrónico – Contas e endividamento – 3.º trimestre e previsão de fecho 2014	31-10-2014
03.20.08.05	Correio eletrónico – 3.º Trimestre e previsão de fecho – SATA	26-10-2016
03.20.08.06	Correio eletrónico – Contas 2015 – SATA (1)	02-06-2016
03.20.08.07	Correio eletrónico – Grupo SATA – Órgãos Sociais	24-08-2018
03.20.08.08	Correio eletrónico – Contas 2015 – SATA (2)	02-06-2016
03.20.08.09	Correio eletrónico – Contas 2015 – SATA (3)	02-06-2016
03.20.08.10	Correio eletrónico – Contas 2015 – SATA (4)	02-06-2016
03.20.08.11	Correio eletrónico – Contas 2015 – SATA (5)	02-06-2016
03.20.08.12	Correio eletrónico – Contas 2015 – SATA	02-06-2016
03.20.08.13	Correio eletrónico – Contas 3.º Trimestre 2015 – Fecho 2015	30-10-2015
03.20.08.14	Correio eletrónico – Contas e endividamento do 2.º Trimestre de 2016 – SATA	05-08-2016
03.20.08.15	Correio eletrónico – Endividamento 31-12-2013	23-04-2014
03.20.08.16	Correio eletrónico – Grupo SATA – Reporte financeiro – Previsão de fecho de 2018	05-12-2018
03.20.08.17	Correio eletrónico – Fecho de Contas 2013 e Orçamento 2014	16-05-2014
03.20.08.18	Correio eletrónico – Gastos com pessoal da SATA SGPS do 3.º Trimestre	31-01-2018
03.20.08.19	Correio eletrónico – Grupo SATA – Fecho de Contas 2016 (5)	11-05-2017
03.20.08.20	Correio eletrónico – Grupo SATA – Fecho de Contas 2016 (6)	10-05-2017
03.20.08.21	Correio eletrónico – Grupo SATA – Fecho de Contas 2016 (7)	10-05-2017
03.20.08.22	Correio eletrónico – Grupo SATA – Fecho de Contas 2016 (8)	10-05-2017
03.20.08.23	Correio eletrónico – Grupo SATA – Fecho de Contas 2016 (9)	10-05-2017
03.20.08.24	Correio eletrónico – Grupo SATA – Fecho de Contas 2016	11-05-2017
03.20.08.25	Correio eletrónico – Grupo SATA – Fecho de Contas 2018	09-05-2019
03.20.08.26	Correio eletrónico – Grupo SATA – Reporte financeiro 1.º Trimestre 2017	05-05-2017
03.20.08.27	Correio eletrónico – Grupo SATA – Reporte financeiro 2.º Trimestre 2018	23-08-2018
03.20.08.28	Correio eletrónico – Grupo SATA – Reporte financeiro 2.º Trimestre 2019	31-07-2019
03.20.08.29	Correio eletrónico – SATA previsão de fecho (4)	18-01-2018
03.20.08.30	Correio eletrónico – SATA previsão de fecho 2018 (2)	08-02-2019
03.20.08.31	Correio eletrónico – SATA previsão de fecho 2018	17-04-2019
03.20.08.32	Correio eletrónico – SATA previsão de fecho	19-01-2018
03.20.08.33	Correio eletrónico – Contas 2014 – Elementos em falta (1)	05-06-2015
03.20.08.34	Correio eletrónico – Contas 2014 – Elementos em falta (2)	05-06-2015
03.20.08.35	Correio eletrónico – Contas 2014 – Elementos em falta	05-06-2015
03.20.08.36	Correio eletrónico – Grupo SATA – Reporte financeiro – Previsão de fecho de 2018	21-11-2018
03.20.08.37	Correio eletrónico – Relatório e Contas consolidado – Grupo SATA	16-07-2019
03.20.08.38	Correio eletrónico – 3.º Trimestre e previsão de fecho – SATA	31-10-2016
03.20.08.39	Correio eletrónico – Balancetes de março do Grupo SATA	01-06-2018
03.20.08.40	Correio eletrónico – Contas 2015 – SATA	02-06-2016
03.20.08.41	Correio eletrónico – Contas e endividamento 1.º Trimestre de 2015	07-05-2015
03.20.08.42	Correio eletrónico – Contas e endividamento 2.º Trimestre de 2015	31-07-2015
03.20.08.43	Correio eletrónico – Contas e endividamento do 1.º Trimestre de 2016	22-04-2016
03.20.08.44	Correio eletrónico – Contas e endividamento do 2.º Trimestre de 2016 – SATA	21-07-2016
03.20.08.45	Correio eletrónico – Contas SPER 1.º Trimestre de 2014	30-05-2014
03.20.08.46	Correio eletrónico – Grupo SATA – Fecho de Contas 2016	10-05-2017
03.20.08.47	Correio eletrónico – Grupo SATA – Fecho de Contas 2018	13-05-2019
03.20.08.48	Correio eletrónico – Grupo SATA 2.º Trimestre 2017	28-07-2017

N.º (nome da pasta ou do ficheiro)	Documento	Data
03.20.08.49	Correio eletrónico – Grupo SATA 3.º Trimestre 2017 – Previsão de fecho	31-10-2017
03.20.08.50	Correio eletrónico – Grupo SATA – Fecho de Contas 2017	08-06-2018
03.20.08.51	Correio eletrónico – Grupo SATA – Reporte 1.º Trimestre 2019 (1)	10-05-2019
03.20.08.52	Correio eletrónico – Grupo SATA – Reporte 1.º Trimestre 2019	13-05-2019
03.20.08.53	Correio eletrónico – Grupo SATA – Reporte Financeiro 2.º Trimestre 2019	01-08-2019
03.20.08.54	Correio eletrónico – Grupo SATA – Reporte Financeiro 3.º Trimestre 2019 e previsão de fecho	31-10-2019
03.20.08.55	Correio eletrónico – Grupo SATA – Reporte Financeiro 3.º Trimestre 2018 e previsão de fecho 2018 (3)	31-10-2018
03.20.08.56	Correio eletrónico – Grupo SATA – Reporte Financeiro 3.º Trimestre 2018 e previsão de fecho 2018	26-11-2018
03.20.08.57	Correio eletrónico – Reporte 2.º Trimestre de 2014	31-07-2014
03.20.08.58	Correio eletrónico – SATA Air Açores – Ficheiro SPER e balancete	23-07-2018
03.20.08.59	Correio eletrónico – SATA – Previsão de fecho 2018	12-02-2019
03.20.08.60	Correio eletrónico – SPER – 4.º Trimestre 2016	15-02-2017
03.20.08.61	Correio eletrónico – Contas 2014 – Elementos em Falta (3)	05-06-2015
03.20.08.62	Correio eletrónico – Contas 2014 – Elementos em Falta	05-06-2015
03.20.08.63	Correio eletrónico – Receita Sata Gestão de Aeródromos, S.A. – 3.º Trimestre – SPER	08-11-2018
03.20.09	Fatura relativa ao estudo elaborado pela Mach, L. ^{da} , e pelo Instituto Superior de Educação e Ciências, intitulado “SATA INTERNACIONAL – Avaliação técnico-operacional – Business Plan 2015-2020, de 25-06-2015”	01-04-2015
03.20.10	Sata Air Açores, S.A. – Comprovativo da devolução do aumento do capital social – 24 000 000,00 euros	16-03-2021
03.20.11	Sata Air Açores, S.A. – Comprovativo da devolução do aumento do capital social – 27 000 000,00 euros	17-03-2021
03.20.12	Sata Air Açores, S.A. – Comprovativo da devolução do aumento do capital social – 21 580 735,00 euros	26-05-2021
03.20.13	Ofício ref.º Sai-SRFPAP/2021/422/AG – Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública	26-11-2021
03.20.14	Sata Air Açores, S.A. – Comprovativo do pagamento de juros – 815 233,24 euros	30-11-2021
03.20.15	Sata Air Açores, S.A. – Correio eletrónico remetido à tutela	18-01-2014
03.20.16	Despacho conjunto do Vice-Presidente do Governo Regional dos Açores e do Secretário Regional do Turismo e Transportes – Alteração ao contrato de concessão celebrado em 07-09-2009	23-12-2013
03.20.17	Relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA – Volume I	28-12-2015
03.20.18	Relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA – Volume II	28-12-2015
03.20.19	Estudo da “The Boston Consulting Group, L. ^{da} ”	Abr. 2014
03.20.20	Framework – Rendibilidade de rotas – 4 margens	-
03.20.21	Plano de reestruturação do Grupo SATA - 2021-2025	-
03.20.22	Sata Gestão de Aeródromos, S.A. – Correio eletrónico – Justificação da reduzida taxa de execução dos investimentos	04-07-2022
03.21	Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. – Rendibilidade das rotas	
03.21.01	Rendibilidade das rotas – 2013	-
03.21.02	Rendibilidade das rotas – 2014	-
03.21.03	Rendibilidade das rotas – 2015	-
03.21.04	Rendibilidade das rotas – 2016	-
03.21.05	Rendibilidade das rotas – 2017	-
03.21.06	Rendibilidade das rotas – 2018	-
03.21.07	Rendibilidade das rotas – 2019	-
04	Papéis de trabalho	
04.01	Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. – Rendibilidade por mercados	-
04.02	Códigos de aeroportos	-
04.03	Membros dos conselhos de administração	-
04.04	Grupo SATA	-
04.05	Sata Air Açores, S.A.	-
04.06	Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	-
04.07	Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	-

N.º (nome da pasta ou do ficheiro)	Documento	Data
04.08	Aeronave A330-200	-
04.09	Indicadores económicos e financeiros – 2013-2019	-
04.10	Sata Air Açores, S.A. e Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. – Recursos humanos e despesas com o pessoal	-
04.11	Sata Gestão de Aeródromos, S.A. – Concessão	-
04.12	Sata Air Açores, S.A. – Obrigações de Serviço Público	-
04.13	Sata Air Açores, S.A. - Indicadores	-
04.14	Sata Air Açores, S.A. e Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. – Custo unitário do jet fuel vs. consumo	-
04.15	Sata Gestão de Aeródromos, S.A. – Planos de exploração	-
04.16	Sata Gestão de Aeródromos, S.A. – Protocolos e alterações	-
04.17	Sata Gestão de Aeródromos, S.A. – Investimentos realizados	-
04.18	Concessão de serviços aéreos interilhas	-
04.19	Transferências para Sata Air Açores, S.A.	-
04.20	Sata Internacional – Azores Airlines, S.A. – Tarifa média – Gráficos	-
05	Relato	
05.01	Relato	27-03-2023
06	Contraditório	
06.01	<i>Ofícios remetidos</i>	
06.01.01	Ofício n.º 577-ST – Contraditório – Sata Holding, S.A.	27-03-2023
06.01.02	Ofício n.º 578-ST – Contraditório – Sata Air Açores, S.A.	27-03-2023
06.01.03	Ofício n.º 579-ST – Contraditório – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	27-03-2023
06.01.04	Ofício n.º 580-ST – Contraditório – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	27-03-2023
06.01.05	Ofício n.º 581-ST – Contraditório – Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública	27-03-2023
06.01.06	Ofício n.º 582-ST – Contraditório – Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	27-03-2023
06.01.07	Ofício n.º 583-ST – Contraditório – Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves	27-03-2023
06.01.08	Ofício n.º 584-ST – Contraditório – Luís Manuel da Silva Rodrigues	27-03-2023
06.02	<i>Respostas</i>	
06.02.01	Ofício n.º S-GSRTMI/2023/139 – Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas	11-04-2023
06.02.02	Correio eletrónico – Sata Holding, S.A.	11-04-2023
06.02.03	Ofício n.º AUD.2023 – Sata Air Açores, S.A.	11-04-2023
06.02.04	Ofício n.º AUD.2023 – Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.	11-04-2023
06.02.05	Ofício n.º AUD.2023 – Sata Gestão de Aeródromos, S.A.	11-04-2023
06.02.06	Correio eletrónico – Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves	17-04-2023
06.02.07	Correio eletrónico – Luís Manuel Ferreira Parreirão Gonçalves – Anexo	17-04-2023
07	Relatório	
07.01	Relatório n.º 01/2023 – FS/SRATC	20-04-2023