

*Apresentado
e debatido
Jusur
12/01/2016*



**Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores
Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA
Relatório Final**

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada	079 Proc. n. 3818.07
Data	016, 09, 07 N. 18



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Índice

Capítulo I.....	24
1. ENQUADRAMENTO JURÍDICO	24
2. CONSTITUIÇÃO DA COMISSÃO	24
3. OBJETO	25
4. REGIMENTO INTERNO	28
Capítulo II.....	29
1. COMPOSIÇÃO E MESA DA COMISSÃO	29
2. REUNIÕES REALIZADAS	31
Capítulo III.....	32
1. QUESTIONÁRIO INDICATIVO	32
Capítulo IV	40
1. INFORMAÇÕES E DOCUMENTOS SOLICITADOS	40
2. DOCUMENTOS E INFORMAÇÕES ANALISADOS PELA COMISSÃO	44
.1. Documentos enviados à comissão pelo Governo dos Açores, através do Gabinete da SRAPAP.....	44
2.2. Documentos enviados pela ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil.....	53
2.3. Documentos entregues em Comissão.....	54
2.4. Documentos Públicos obtidos/consultados via INTERNET.....	55
Capítulo V	56
1. TRABALHOS.....	56
2. REUNIÕES	56
a) 1ª Reunião – 12 de fevereiro de 2015 – Horta.....	56
b) 2ª Reunião – 25 de fevereiro de 2015 – Ponta Delgada	58
c) 3ª Reunião – 18 de março de 2015 – Ponta Delgada.....	60
d) 4ª Reunião – 6 de maio de 2015 – Ponta Delgada	61
e) 5ª Reunião – 7 de maio – Ponta Delgada	61
f) 6ª Reunião – 13 de maio – Ponta Delgada.....	63



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

g) 7ª Reunião – 25 de junho de 2015 – Ponta Delgada	64
h) 8ª Reunião – 16 de julho de 2015 – Ponta Delgada.....	66
i) 9ª Reunião – 17 de julho de 2015 – Ponta Delgada.....	66
j) 10ª Reunião – 22 de julho de 2015 – Ponta Delgada.....	67
k) 11ª Reunião – 23 de julho de 2015 – Ponta Delgada.....	67
l) 12ª Reunião – 10 de Setembro de 2015 – Ponta Delgada.....	68
m) 13ª Reunião – 11 de Setembro de 2015 – Ponta Delgada.....	69
n) 14ª Reunião – 12 de outubro de 2015 – Ponta Delgada	71
o) 15ª Reunião – 13 de outubro de 2015 – Ponta Delgada	71
p) 16ª Reunião – 19 de outubro de 2015 – Ponta Delgada	72
q) 17ª Reunião – 20 de outubro de 2015 – Ponta Delgada	73
r) 18ª Reunião – 9 de novembro de 2015 – Ponta Delgada.....	74
s) 19ª Reunião - 18 de dezembro – Ponta Delgada.....	75
t) 20ª Reunião – 28 de dezembro de 2015 – Ponta Delgada	76
Capítulo VI	78
ITENS E RESPOSTAS AOS QUESITOS/CONCLUSÕES	78
1. “SITUAÇÃO DO GRUPO SATA NOS DOMÍNIOS ECONÓMICO-FINANCEIRO. DEVERÃO SER IDENTIFICADOS, NOMEADAMENTE, OS EFEITOS QUE DECORRERAM DO RELACIONAMENTO FINANCEIRO, AO LONGO DO PERÍODO EM CAUSA, QUE EXISTIU ENTRE O GRUPO, POR UM LADO, E OS GOVERNOS REGIONAL E DA REPÚBLICA, POR OUTRO”	78
1.1. Qual a evolução económica e financeira do Grupo SATA?	78
1.2. Quais as razões objetivas que justificaram a evolução económica e financeira do Grupo SATA?	79
1.3. Qual o grau de incumprimento/cumprimento do relacionamento financeiro entre o Grupo SATA e os governos da República e Regional?	80
1.4. Qual a dívida financeira e comercial, bem como o seu custo?	85
1.5. Quais os Resultados Operacionais, Resultados antes de impostos e Resultados Líquidos?	86
1.6. Qual a evolução em termos de cash-flow?	88
1.7. Qual a evolução dos Custos Operacionais?	88



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

1.8.	Qual a evolução do preço do petróleo nos resultados do Grupo SATA?	90
1.9.	Qual a variação da taxa de câmbio nos resultados do Grupo SATA?	91
1.10.	Qual impacto da variação do PIB dos mercados emissores nos resultados do Grupo SATA?	92
1.11.	Qual o impacto de incidentes não previstos, nomeadamente, o atraso na entrega de equipamentos e o <i>tail-strike</i> , nos resultados do Grupo SATA?	93
1.12.	Qual o peso do relacionamento financeiro com o Governo Regional no conjunto de receitas do Grupo SATA?.....	93
1.13.	Qual o peso do relacionamento financeiro com o Governo da República no conjunto de receitas do Grupo SATA?	94
1.14.	Qual o impacto da dívida do Governo Regional ao Grupo SATA nos resultados, até 31 de dezembro de 2014?	94
1.15.	Qual o impacto da dívida do Governo da República ao Grupo SATA nos resultados, até 31 de dezembro de 2014?	95
1.16.	Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez estas opções?	95
	Conclusões do Item 1.....	96
2. A.	“AS ROTAS QUE FORAM DEFINIDAS AO LONGO DO PERÍODO EM CAUSA, COM ENFASE NOS PRESSUPOSTOS QUE CONDUZIRAM À SUA ESCOLHA POR PARTE DO GRUPO, SEM ESQUECER, O GRAU DE ENVOLVIMENTO DO SEU ACIONISTA ÚNICO NAS OPÇÕES TOMADAS. DEVERÃO SER ANALISADOS COM PROFUNDIDADE OS ELEMENTOS ASSOCIADOS ÀS DIVERSAS ROTAS ADOTADAS, EM PARTICULAR O NÚMERO DE PASSAGEIROS, A CADA UMA ASSOCIADO, ASSIM COMO A MARGEM E OS RESULTADOS OBTIDOS”	100
2.a.1.	Quais os objetivos que se pretendeu alcançar com a abertura de cada uma das novas rotas?.....	100
2.a.2.	Quais os pressupostos e estimativas de resultados económicos e financeiros que estiveram na base de abertura de cada uma das novas rotas?	102
2.a.3.	Quais os resultados económicos e financeiros de cada uma das rotas?	103
2.a.4.	Qual o grau de envolvimento do acionista único (representado pelo Governo Regional) na decisão de abertura de cada uma das novas rotas?	104
2.a.5.	Qual a evolução da atividade operacional?	105
2.a.6.	Qual a evolução do <i>load factor</i> no Grupo SATA, discriminada por rota?	113
2.a.7.	Qual a evolução dos efeitos da sazonalidade no Grupo SATA?	113



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

2.a.8. Qual a evolução do <i>CASK</i> e <i>RASK</i> na SATA Air Açores e SATA Internacional?	114
2.a.9. Qual a evolução do número de passageiros transportados?.....	118
2.a.10. Qual a relação entre o número de passageiros transportados e a variação do número de dormidas na Região por mercado emissor?	119
2.a.11. Qual a evolução da rentabilidade para a SATA e para a RAA das rotas para a América do Norte?	120
2.a.12. Qual a evolução da rentabilidade para a SATA e para a RAA das rotas para a Europa?	121
2.a.13. Qual a evolução da rentabilidade para a SATA e para a RAA das operações <i>charter</i> ?	122
2.a.14. Qual a evolução da rentabilidade das rotas que não ligavam, como origem ou destino, os Açores para a SATA e para a RAA?.....	123
2.a.15. Que fatores influenciaram a variação de rentabilidade dessas rotas?.....	124
2.a.16. Qual o peso das rotas com rentabilidade negativa nos resultados do Grupo SATA, por ano?.....	124
2.a.17. Foram dadas indicações por parte do acionista ao Grupo SATA para que este realizasse rotas que servissem diretamente o sector do turismo da RAA, mesmo que algumas tivessem rentabilidade negativa para o Grupo SATA?.....	124
2.a.18. Que indicações foram dadas pelo acionista ao Grupo SATA em relação a rotas que não servissem diretamente os Açores?.....	124
2.a.19. Qual o número de horas de voo, por aeronave, em todas as rotas da SATA em longo, médio e micro curso e interilhas?	125
2.a.20. Qual o número de horas de voo, por tripulação, em todas as rotas da SATA em longo, médio e micro curso e interilhas?	126
2.a.21. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?.....	126
Conclusões do subitem 2.a.....	127
2. B. “CONTRATOS DE PROMOÇÃO TURÍSTICA EM QUE SE VERIFICOU O ENVOLVIMENTO DO GRUPO, AVALIANDO, DESIGNADAMENTE, OS FUNDAMENTOS QUE CONDUZIRAM A ESSAS OPÇÕES”	129
2.b.1. Quais os contratos de promoção turística celebrados pelo Grupo SATA e respetivos montantes.....	129



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- 2.b.2. Quais os objetivos que se pretendeu alcançar com a realização de tais contratos?..... 131
- 2.b.3. Quais os pressupostos e estimativas de resultados económicos e financeiros que estiveram na base da realização de tais contratos? 132
- 2.b.4. Quais os resultados económicos e financeiros obtidos com realização de contratos de promoção turística? 132
- 2.b.5. Qual o grau de envolvimento do acionista único (representado pelo Governo Regional) na realização de contratos de promoção turística?..... 133
- 2.b.6. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?..... 133
- Conclusões do subitem 2.b. 133
- 2.c. “A EXISTÊNCIA DE FINANCIAMENTO A ROTAS, DESIGNADAMENTE POR PARTE DO GOVERNO REGIONAL, AVALIANDO A SUA CONSISTÊNCIA E RAZÕES DO SEU FUNDAMENTO” 134
 - 2.c.1. Que contratos de financiamento a rotas existem com o Grupo SATA, designadamente com o Governo Regional, fora do âmbito de OSP e de contratos de promoção turística?..... 134
 - Conclusão do subitem 2.c. 134
- 3. “AS DECISÕES RELATIVAS À CONSTITUIÇÃO DE BASES DE OPERAÇÃO DO GRUPO, COM RESULTADOS PROVENIENTES DO SEU EFETIVO FUNCIONAMENTO” 135
 - 3.1. Quais as bases operacionais da SATA Internacional e da SATA Air Açores constituídas no período em análise? 135
 - 3.2. Quais os objetivos que se pretendeu alcançar com a constituição de novas bases operacionais?..... 136
 - 3.3. Existem estudos que tenham fundamentado a criação das diversas bases?.. 136
 - 3.4. Quais os pressupostos e estimativas de resultados económicos e financeiros que fundamentaram a decisão de constituição de novas bases operacionais? 136
 - 3.5. Quais os resultados económicos e financeiros da constituição das novas bases operacionais?..... 136
 - 3.6. Qual o grau de envolvimento do acionista único (representado pelo Governo Regional) na decisão de constituição de novas bases operacionais?..... 136
 - 3.7. Foram equacionadas outras localizações? 137
 - 3.8. Porque não foram implementadas? 137



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

3.9.	Qual o número de funcionários afetos a cada base/escala da SATA Internacional?	137
3.10.	Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?	138
	Conclusões do item 3	138
4.	“A POLÍTICA DE INVESTIMENTOS SEGUIDA, COM ESPECIAL INCIDÊNCIA NA AQUISIÇÃO DE AERONAVES, MAS TAMBÉM DE OUTROS, RELACIONADOS OU NÃO COM O DOMÍNIO OPERACIONAL”	139
4.1.	Quais os objetivos que se pretenderam alcançar com a política de investimentos, com aquisição e/ou <i>leasing</i> de aeronaves?	139
4.2.	Quais os pressupostos e estimativas de resultados económicos e financeiros que estiveram na base a política de investimentos, com aquisição e/ou <i>leasing</i> de aeronaves?	139
4.3.	Quais os resultados económicos e financeiros obtidos com a política de investimentos, com aquisição e/ou <i>leasing</i> de aeronaves?	140
4.4.	Qual o grau de envolvimento do acionista único (representado pelo Governo Regional) na política de investimentos, com aquisição e/ou <i>leasing</i> de aeronaves?	140
4.5.	Se, com a aquisição dessa frota, não se prescindiu de fundos comunitários? 141	
4.6.	Qual o impacto da constituição de provisões?	141
4.7.	Qual o impacto da nova frota da SATA Air Açores ao nível do serviço prestado?	141
4.8.	Que benefícios e impactos daí vieram para a RAA?	141
4.9.	Se existem, ou não, relatórios técnicos e estudos de mercado que presidiram à aquisição da nova frota <i>DASH</i> ?	142
4.10.	Se existiam, ou não, estudos que fundamentassem a economia de voar com as aeronaves da nova frota <i>DASH</i> para fora da RAA?	142
4.11.	É viável a manutenção da atual frota de longo curso da SATA Internacional? ..	143
4.12.	Se não for, que critérios devem presidir à escolha da nova frota de longo curso na SATA Internacional?	145
4.13.	Qual o impacto estimado da entrada ao serviço da nova frota de longo curso da SATA Internacional?	145



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

4.14. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?.....	146
Conclusão do item 4.....	147
5. “A PARTICIPAÇÃO EM OUTRAS ENTIDADES, QUER QUANTO ÀS OPÇÕES QUE ESTIVERAM NA BASE DAS DECISÕES, QUER NOS BENEFÍCIOS OBTIDOS E DAS MESMAS DECORRENTES;” ...	148
5.1. De que entidades o Grupo SATA detém participações sociais?.....	148
5.2. Quais os objetivos que se pretendeu alcançar com a participação em outras entidades?	148
5.3. Quais os pressupostos e estimativas de resultados económicos e financeiros que estiveram na base da participação em outras entidades?	149
5.4. Quais os resultados económicos e financeiros obtidos com a participação em outras entidades?.....	149
5.5. Qual o grau de envolvimento do acionista único (representado pelo Governo Regional) na decisão de participação em outras entidades?	149
5.6. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?.....	149
Conclusão do item 5	150
6. “EVOLUÇÃO DOS RECURSOS HUMANOS DO GRUPO, COM AVALIAÇÃO DETALHADA DA SUA ADEQUAÇÃO À ATIVIDADE DO GRUPO, DESIGNADAMENTE NA SUA COMPONENTE OPERACIONAL, DEVENDO SER TAMBÉM AVALIADA A SITUAÇÃO ATUAL E AS PERSPETIVAS EXISTENTES PARA OS PRÓXIMOS ANOS”	150
6.1. Qual o número de funcionários do Grupo SATA, designadamente na sua componente operacional, desagregado por natureza contratual?.....	150
6.2. Qual a estrutura dos recursos humanos nas diferentes empresas, áreas e sectores do Grupo SATA, desagregada pela sua natureza contratual, resultante da execução do plano estratégico?	153
6.3. Que tipo de evolução se verificou ao nível do contingente laboral no período considerado?	154
6.4. Qual o impacto das paralisações laborais e greve de zelo?.....	156
6.5. Qual o impacto das alterações remuneratórias do pessoal nos resultados do Grupo SATA?.....	156
6.6. Qual o impacto dos Acordos de Empresa nos resultados do Grupo SATA?	158
6.7. Qual o impacto do Fundo de Pensões nos resultados do Grupo SATA?.....	159








Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- 6.8. Qual o *benchmark* das remunerações dos funcionários do Grupo SATA?..... 162
- 6.9. Qual o quadro completo de funcionários do universo do Grupo SATA, com o número de funcionários discriminados por função e respetivo vencimento? 163
- 6.10. Qual o número de funcionários temporários, contratados anualmente, no período entre 2009 e 2014? 165
- 6.11. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?..... 167
- Conclusões do Item 6..... 167
7. “AS OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO E, OS EFEITOS DAS MESMAS, DECORRENTES PARA A ATIVIDADE PASSADA DO GRUPO E AS EXPETATIVAS QUE EXISTEM PARA OS PRÓXIMOS ANOS” 169
- 7.1. O Grupo SATA preparou-se para o novo Modelo de Transporte Aéreo, com Obrigações e Serviço Público e liberalização de rotas? 169
- 7.2. Quais as perspetivas económicas e financeiras do Grupo SATA neste âmbito? 170
- 7.3. Que estratégia será implementada pelo Grupo SATA para enfrentar o regime concorrencial, consequência do novo Modelo de Transporte Aéreo?..... 172
- 7.4. Que estratégia será adotada pelo acionista no sentido de garantir a acessibilidade dos açorianos ao exterior em condições de igualdade para todas as ilhas e de forma idêntica e equitativa à das *low-cost*? 173
- 7.5. Qual a evolução da rentabilidade para a SATA e para a RAA das rotas de serviço público? 174
- 7.6. Qual o impacto para a Região das alterações nas OSP interilhas e para o Continente e Madeira, em termos de mobilidade de residentes e turistas?.. 175
- 7.7. Qual o impacto esperado na SATA e para a RAA da entrada em vigor do novo Modelo de Transportes Aéreos interilhas e para o Continente e RAM? 176
- 7.8. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?..... 177
- Conclusões do item 7..... 178
8. “A ESTRUTURA TARIFÁRIA ADOTADA, TANTO PARA AS LIGAÇÕES ENTRE A REGIÃO E O EXTERIOR, COMO PARA A OPERAÇÃO RELATIVA À LIGAÇÃO ENTRE AS DIVERSAS ILHAS;” 179
- 8.1. Qual o grau de envolvimento do acionista único (representado pelo Governo Regional) na definição da estrutura tarifária do Grupo SATA?..... 179



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

8.2.	Qual evolução das yield nas rotas do Grupo SATA vs. <i>benchmark</i> ?.....	182
8.3.	Que critérios podem ser utilizados para comparar diretamente as tarifas praticadas com as de outras companhias para rotas semelhantes?	182
8.4.	Qual o racional que justifica as opções comerciais, em termos de tarifário, da SATA Internacional e da SATA Air Açores?.....	183
8.5.	Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?.....	184
	Conclusões do item 8.....	185
9.	“AS PERSPETIVAS E SOLUÇÕES FUTURAS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS E CORREIO.” ..	186
Capítulo VII		187
1.	VOTAÇÕES	187
2.	DECLARAÇÕES DE VOTO	191
		
2.1.	.....	191
		
2.2.	.....	194
		
2.3.	.....	197
		
2.4.	.....	202
		
2.5.	.....	204



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

ANEXOS AO RELATÓRIO.....	208
ANEXO 1	209
(Requerimento com nº de entrada 179 datado de 15 de janeiro de 2015)	209
ANEXO 2.....	210
(O Despacho da Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores nº 230/2015 de 28 de janeiro)	210
ANEXO 3.....	211
(O ofício da Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores a SEXA, a Procuradora Geral da República datado de 23 de janeiro de 2015).....	211
ANEXO 4.....	212
(A Deliberação nº 1/2015, de 12 de fevereiro, da CPISATA).....	212
ANEXO 5.....	213
(A Deliberação nº 2/2015, de 25 de fevereiro, da CPISATA).....	213
ANEXO 6.....	214
(Atas da CPISATA).....	214
ANEXO 7.....	215
(Deliberação nº 3/2015, de 25 de fevereiro, da CPISATA).....	215
ANEXO 8.....	216
(Convocatórias da CPISATA).....	216
ANEXO 9.....	217
(Deliberação nº 4/2015, de 18 de março, da CPISATA)	217
ANEXO 10.....	218
(Deliberação nº 5/2015, de 6 e 7 de maio, da CPISATA).....	218
ANEXO 11.....	219
(Projeto de Deliberação nº 3/X – Interrupção Temporária dos Trabalhos da CPISATA)	219
(Deliberação 1/2015, de 19 de maio, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores).....	219
ANEXO 12.....	220



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

(Relatório e Parecer da CAPAT na sequência do Projeto de Deliberação da ALRAA nº 3/2015 – Interrupção Temporária dos Trabalhos da CPISATA)	220
ANEXO 13	221
(Ofício a pedir a prorrogação do prazo de apresentação do relatório final da CPISATA	221
Despacho de Sua Excelência a Presidente da ALRAA a autorizar a prorrogação do prazo)	221
ANEXO 14	222
(Deliberação nº 6/2015, de 16, 17, 22 e 23 de julho, da CPISATA).....	222
(Deliberação nº 7/2015, de 21 de setembro, da CPISATA)	222
ANEXO 15	223
(Deliberação nº 7/2015, de 21 de setembro, da CPISATA)	223
ANEXO 16	224
(Deliberação nº 8/2015, de 19 de outubro, da CPISATA)	224
ANEXO 17	225
(Autorizações de publicitação de citações das suas audições, no presente relatório, dos depoentes João Melo e José Laia Roque)	225
ANEXO 18	226
(Propostas de Alteração apresentadas pelos partidos, ao presente relatório, na reunião de 28 de dezembro de 2015)	226
ANEXO A	227
TRANSCRIÇÕES DAS AUDIÇÕES, PÚBLICAS, REALIZADAS PELA COMISSÃO	227
A1 – Dr. Luís Parreirão (as duas inquirições)	227
A2 – Dr. António Correia (as duas inquirições)	227
A3 – Dra. Teresa Tavares.....	227
A4 – Eng.º Manuel António Cansado (1ª e 2ª partes)	227
A5 – Professor Doutor António Gomes de Menezes.....	227
A6 – Sr. Filipe Rocha	227
A7- Comandante Jaime Prieto.....	227
A8 – Eng.º Francisco Gil	227



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

A9 – Dra. Isabel Barata	227
A10 – Comandante Abel Coelho	227
A11 – Dra. Filipa Rosa	227
A12 – Dra. Lina Freitas	227
A13 – Dr. Pedro Costa Ferreira	227
A14 – Dra. Berta Cabral	227
A15 – Comandante Miguel Sancho	227
A16 – Dr. Rui Quadros	227
A17 – Eng.º Vítor Fraga	227
ANEXO B	228
DOCUMENTOS ANALISADOS PELA COMISSÃO E QUE CONSTITUEM ESTE ANEXO	228
B1 Plano Exploração SATA Internacional 2008-2009;	228
B2 Plano Exploração SATA Internacional 2010-2011;	228
B3 Plano Exploração SATA Internacional 2011-2012;	228
B4 Plano Exploração SATA Internacional 2012-2013;	228
B5 Plano Exploração SATA Air Açores 2008-2009;	228
B6 Plano Exploração SATA Air Açores 2009-2010;	228
B7 Plano Exploração SATA Air Açores 2009 Abril/Maio;	228
B8 Plano Exploração SATA Air Açores 2009 Verão IATA;	228
B9 Plano Exploração SATA Air Açores 2010-2011;	228
B10 Plano Exploração SATA Air Açores 2011-2012;	228
B11 Plano Exploração SATA Air Açores 2012;	228
B12 Plano Exploração SATA Air Açores 2012-2013;	228
B13 Plano Exportação SATA Internacional 2009-2010;	228
B14 Plano Exportação SATA Air Açores 2013-2014;	228
B15 Acordo de Adesão SATA Internacional SITEMA;	228
B16 Acordo de Empresa SATA Internacional SITAVA 2010;	228
B17 Acordo de Empresa - Integração níveis de qualificação;	228
B18 Ata SATA Air Açores SITAVA 2010 (processo negocial Acordo de Empresa); ..	228



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

B19	Tabela salarial SATA Internacional 2010;.....	228
B20	Acordo de Empresa SATA Internacional SNPVAC 2008;.....	229
B21	Acordo de Empresa SATA Internacional SPAC 2009;	229
B22	Acordo de Empresa SATA Internacional SPAC 2008;	229
B23	1ª Alteração no Acordo de Empresa 1997;.....	229
B24	2ª Alteração no Acordo da Empresa 2001;.....	229
B25	3ª Alteração no Acordo da Empresa SP SITAVA 2004 (1);	229
B26	3ª Alteração no Acordo da Empresa SATA Air Açores SITAVA 2004 (2);	229
B27	Acordo de Adesão SATA Air Açores e SINTAC 2014;.....	229
B28	Acordo de Empresa SATA Air Açores e SITAVA 1996;.....	229
B29	Ata SATA Air Açores e SITAVA – complemento vencimento 2009;.....	229
B30	Ata SATA Air Açores e SITAVA – tabela salarial 2010;.....	229
B31	Tabela salarial SATA Air Açores 2010;	229
B32	Acordo de Empresa SATA Air Açores e SNPVAC 2010;.....	229
B33	Acordo de Empresa SATA Air Açores e SPAC 2010;	229
B34	Deliberação Acordo de Empresa SATA Air Açores e SPAC 2012;	229
B35	Deliberação comissão paritária acerca do acordo de empresa SATA Air Açores e SPAC 2013;.....	229
B36	Aplicação regime laboral SATA Internacional à SGA;.....	229
B37	Ata SATA Air Açores /SITAVA 2010;	229
B38	Tabela salarial SGA 2010;.....	229
B39	Protocolo SATA Air Açores /SITEMA 2010;	229
B40	Acordo SPAC SATA Internacional LOE 2011;	229
B41	Acordo SPAC SATA Internacional LOE 2012;	229
B42	Acordo SPAC SATA Air Açores LOE 2011;	229
B43	Acordo SPAC SATA Air Açores LOE 2012;	229
B44	Acordo SPAC SATA Air Açores SATA I Internacional LOE 2014;	229
B45	Memorando de entendimento SATA e plataforma de sindicatos 2013;	229
B46	Protocolo entendimento SITAVA e SITEMA LOE 2013;	230



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

B47	Protocolo de entendimento SITAVA, SITEMA e SQAC LOE 2013;	230
B48	Protocolo entendimento SNPVAC LOE 2013;	230
B49	Protocolo do memorando de entendimento SPAC LOE 2013;.....	230
B50	Procuradoria-Geral da República expõe arquivamento do processo de inquérito 2010;	230
B51	Memorando: renovação da frota da SATA Air Açores;	230
B52	Consulta para processo de análise e escolha do equipamento;	230
B53	Memorando de entendimento entre ATR e SATA Air Açores;.....	230
B54	Correspondência entre ATR e SATA Air Açores 20 de abril de 2006;	230
B55	Q Series SATA Air Açores – dezembro 2007;	230
B56	Apresentação ATR 72-500 para a SATA Air Açores – dezembro 2007;.....	230
B57	Memorando de entendimento para compra de 4 ATR 72-500;.....	230
B58	Apresentação da <i>BOMBARDIER</i> para venda de 3 ou 4 <i>Bombardier</i> Q 400 à SATA Air Açores;	230
B59	Estudo feito para a SATA pela <i>Cranifield University</i> “ <i>Fleet Planning – Case Study</i> ”, 2008;	230
B60	Comunicação interna da SATA sobre: análise das características dos equipamentos ATR 72 e <i>DASH 8</i> , 2008;	230
B61	Ata nº 8 do Conselho de Administração da SATA Air Açores – 14 de março de 2008;	230
B62	Acordo de compra entre <i>BOMBARDIER</i> e SATA Air Açores – 2008;.....	230
B63	Correspondência da <i>Horizon Air</i> para o presidente do Conselho de Administração da SATA, António Menezes – 2008;.....	230
B64	Correspondência da ATR para o presidente Conselho de Administração da SATA, António Menezes – 2008;	230
B65	Estudos para a nova frota da SATA Internacional: Avaliação técnico-operacional, <i>Business Plan 2015/2020</i> , realizado por <i>MACH Aviation Consultancy</i> ;	231
B66	Listagem contratos promoção turística;	231
B67	Número de funcionários área operacional 2009;	231
B68	Número de funcionários área operacional 2010;	231
B69	Número de funcionários área operacional 2011;	231



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

B70	Número de funcionários área operacional 2012;	231
B71	Número de funcionários área operacional 2013;	231
B72	Número de funcionários área operacional 2014;	231
B73	Funcionários grupo SATA – RU: 2009;.....	231
B74	Funcionários grupo SATA – RU: 2010;.....	231
B75	Funcionários grupo SATA – RU: 2011;.....	231
B76	Funcionários grupo SATA – RU: 2012;.....	231
B77	Funcionários grupo SATA - RU: 2013;	231
B78	Funcionários grupo SATA – RU: 2014;.....	231
B79	Memorando: Centro de treinos de tripulantes de cabine em <i>mock-up</i> em Santa Maria – Estudo de viabilidade;.....	231
B80	Novo contrato de concessão transporte aéreo interilhas – Ajuste direto – outubro 2014 a março de 2015;	231
B81	Contrato de concessão transporte aéreo interilhas OPS – alterado a 13 de maio de 2014;.....	231
B82	Contrato de concessão transporte aéreo interilhas OPS – 1 de outubro de 2009 a 30 de setembro de 2014;	231
B83	Novo contrato de concessão transporte aéreo interilhas – ajuste direto – março de 2014 a março de 2015;.....	231
B84	Publicação da comunicação da comissão OSP interilhas 2009;	231
B85	Publicação do convite de apresentação das propostas: concessão OSP interilhas 2009;	232
B86	Texto da comunicação europeia OSP interilhas 2009;	232
B87	Contrato OSP Funchal/ Porto Santo/ Funchal – agosto de 2007 a agosto 2010;	232
B88	Contrato OSP Funchal/ Porto Santo/ Funchal – janeiro 2011 a dezembro de 2013;	232
B89	Contrato ajuste direto Funchal/ Porto Santo/ Funchal – 14 agosto a 31 dezembro 2010;	232
B90	Comunicação da Comissão Europeia acerca das OSP Portugal Continental/ R. A. Açores / R. A. Madeira 2008;	232



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

B91	OSP Portugal Continental/ R. A. Açores / R. A. Madeira - Texto comunicação Comissão Europeia acerca 2010;	232
B92	Publicação da comunicação da comissão – OSP Portugal Continental/ R. A. Açores / R. A. Madeira 2010;	232
B93	Atas Conselho Administração SATA Air Açores 2014;.....	232
B94	Atas Conselho Administração SATA Air Açores 2013;.....	232
B95	Atas Conselho Administração SATA Air Açores 2012;.....	232
B96	Atas Conselho Administração SATA Air Açores 2011;.....	232
B97	Atas Conselho Administração SATA Air Açores 2010;.....	232
B98	Atas Conselho Administração SATA Air Açores 2009;.....	232
B99	Atas Conselho Administração SATA SGPS 2009;.....	232
B100	Atas Conselho Administração SATA SGPS 2010;.....	232
B101	Atas Conselho Administração SATA SGPS 2011;.....	232
B102	Atas Conselho Administração SATA SGPS 2013;.....	232
B103	Atas Conselho Administração SATA SGPS 2014;.....	232
B104	Atas Conselho Administração SATA Internacional 2014;	232
B105	Atas Conselho Administração SATA Internacional 2013;	232
B106	Atas Conselho Administração SATA Internacional 2012;	233
B107	Atas Conselho Administração SATA Internacional 2011;	233
B108	Atas Conselho Administração SATA Internacional 2010;	233
B109	Atas Conselho Administração SATA Internacional 2009;	233
B110	Atas Conselho Administração SATA SGA 2014;	233
B111	Atas Conselho Administração SATA SGA 2013;	233
B112	Atas Conselho Administração SATA SGA 2012;	233
B113	Atas Conselho Administração SATA SGA 2011;	233
B114	Atas Conselho Administração SATA SGA 2010;	233
B115	Atas Conselho Administração SATA SGA 2009;	233
B116	Relatório e Contas SATA Internacional 2004;.....	233
B117	Relatório e Contas SATA Air Açores2004;	233



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

B118	Relatórios e Contas Aeródromos 2005;	233
B119	Relatórios e Contas SATA Internacional 2005;	233
B120	Relatórios e Contas SATA Air Açores 2005;	233
B121	Relatórios e Contas Aeródromos 2006;	233
B122	Relatórios e Contas SATA Internacional 2006;	233
B123	Relatórios e Contas SGPS 2006;.....	233
B124	Relatórios e Contas SATA Air Açores 2006;	233
B125	Relatórios e Contas Aeródromos 2007;	233
B126	Relatórios e Contas Grupo SATA 2007 – Informação corporativa;.....	233
B127	Relatório Contas Consolidadas 2007;	233
B128	Relatórios e Contas SATA Air Açores 2007;	233
B129	Relatórios e Contas SATA Internacional 2007;	233
B130	Relatórios e Contas SGPS 2007;.....	233
B131	Relatórios e Contas Aeródromos 2008;	233
B132	Relatório Consolidado 2008;	233
B133	Relatórios e Contas SATA Internacional 2008;	234
B134	Relatórios e Contas SGPS 2008;.....	234
B135	Relatórios e Contas SATA Air Açores 2008;	234
B136	Relatórios e Contas SATA Air Açores 2009;	234
B137	Relatórios e Contas SGA 2009;	234
B138	Relatórios e Contas SATA Internacional 2009;	234
B139	Relatórios e Contas SGPS 2009;.....	234
B140	Relatórios e Contas SATA Internacional 2010;	234
B141	Relatórios e Contas SGA 2010;	234
B142	Relatórios e Contas SGPS 2010;.....	234
B143	Relatórios e Contas SATA Air Açores 2010;	234
B144	Relatórios e Contas SATA Internacional 2011;	234
B145	Relatório de Sustentabilidade 2011;.....	234
B146	Relatórios e Contas SGA 2011;	234



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

B147	Relatórios e Contas SATA Air Açores 2011;.....	234
B148	Relatório e Contas Grupo SATA 2011;	234
B149	Relatório de Governo 2011;	234
B150	Relatório Integrado SGPS 2012;	234
B151	Relatório Integrado SGA 2012;.....	234
B152	Relatório Integrado SATA Air Açores 2012;.....	234
B153	Relatório Integrado SATA Internacional 2012;	234
B154	Relatório Integrado SATA SGPS e Subsidiárias 2012;.....	234
B155	Relatório Integrado SATA Air Açores 2013;.....	234
B156	Relatório Integrado SATA Internacional 2013;	234
B157	Comunicação Interna Grupo SATA – Verba para encargos de transporte da SATA Internacional (Ata nº 6/ 5 maio 2011);	234
B158	Reestruturação Orgânica (Ata nº 10/4 novembro 2011);	234
B159	Contratos Combustível (Ata nº 6/ 4 abril 2012);	235
B160	Emissão de papel comercial (Ata nº 15/ 29 outubro 2012);	235
B161	Não cobrança de dívidas anteriores a 20125 à RAM (Ata nº 19/ 20 setembro 2013);	235
B162	Memorando <i>Accountability Managemmt</i> da SATA Internacional (Ata nº 3/ 20 janeiro 2014);.....	235
B163	Proposta contratual para adjudicação do Plano Estratégico (Ata nº 7/ 20 fevereiro 2014);.....	235
B164	Relatório final do processo de fornecimento de fuel para os aeroportos onde a SATA Internacional opera (Ata nº 9/ 10 março 2014);.....	235
B165	Regulamento e funcionamento do Conselho de Administração (Ata nº 15/ 22 maio 2014;	235
B166	Compromisso de entendimento com a Plataforma de Sindicatos (Ata nº 18/22 julho 2014);.....	235
B167	Balanço e demonstração de resultados do 1º semestre (Ata nº 19/ 5 agosto 2014);	235
B168	Protocolo SATA Imagine/ AMRAA (Ata nº 19/ 5 agosto 2014); pp.;	235



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

B169	Atualização das tarifas Continente/ Açores e América do Norte/ Açores (Ata nº 30/ 17 dezembro 2014);	235
B170	Proposta renovação site da SATA;.....	235
B171	Estudo viabilidade centro de treinos em Santa Maria;	235
B172	Proposta auditoria Grupo SATA 2014 com a <i>Price Waterhouse Coopers</i> para auditoria (Ata nº 18/ 22 julho 2014);.....	235
B173	Plano Desenvolvimento Estratégico do Grupo SATA 2015-2020, de dezembro 2014;	235
B174	Comunicação interna da SATA de 28 de abril de 2011;.....	235
B175	Informação sobre emprego e condições de trabalho – SATA Air Açores 2014;.....	235
B176	Informação sobre emprego e condições de trabalho – SATA SGA 2014; Informação sobre emprego e condições de trabalho – SATA Internacional 2014;.....	236
B177	Carta-conforto do Governo Regional dos Açores ao Grupo SATA;	236
B178	Lista de aposentações referente ao Fundo de Pensões do Grupo SATA;	236
B179	Relatório trimestral da <i>Price Waterhouse Coopers</i> de execução do <i>Business Plan</i> do Grupo SATA;.....	236
B180	Estudo/ relatório da <i>Price Waterhouse Coopers</i> de análise às contas do Grupo SATA, concluído a 31 de dezembro 2013;	236
B181	Estudo do <i>Boston Consulting Group</i> para o Grupo SATA, abril 2014;	236
B182	Estudo da <i>Aviardo Partners</i> para o Grupo SATA;.....	236
B183	Estudo da <i>Lufhtansa</i> para o Grupo SATA;	236
B184	Pareceres jurídicos, internos e externos, que consideraram ilegal o acordam feitos com a TAP em 2013;.....	236
B185	Carta da Sra. Dra. Isabel Barata enviada em 2013 à Sra. Secretária de Estado do Tesouro de então;	236
B186	Estudos/relatórios internos da SATA relativos às rotas da Europa, que tenham sido feitos com o intuito de monitorizar a operação;	236
B187	Documentos, nomeadamente <i>emails</i> do Gabinete de Relações Laborais;.....	236
B188	Estudo da empresa SABRE sobre a frota da SATA Internacional;	236
B189	Fotos do hangar da Terceira;	236



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

B190	Plano Estratégico da SATA Air Açores realizado pela <i>LCB Consultants</i>;	236
B191	Ata da reunião do meeting de segurança de voo, do dia 3 de setembro de 2013. Assunto: Apresentação <i>Company Monitor Report</i> jan/jun 2013;	236
B192	Ata da reunião do meeting de segurança de voo, do dia 8 de novembro 2013. Assunto: Comité de segurança;	236
B193	Ata da reunião do meeting de segurança de voo, do dia 12 de setembro 2013. Assunto: <i>Company Monitor Report</i> – 1º semestre de 2013;	237
B194	Ata da reunião do meeting de segurança de voo, do dia 25 de outubro de 2013. Assunto: Recurso para o FMD: sistema e pessoas;	237
B195	Resposta do Grupo SATA solicitada pela Comissão relativa a custos dos estudos feitos pela Aviado e <i>Lufthansa</i>. Valor das dívidas da SATA a 31 de dezembro de 2013 à ANA, NAV e TAP;	237
B196	Resposta Grupo SATA à Comissão relativa à campanha “Açores em Família: Crianças Grátis”. Esclarecimento sobre a previsão de redução de pessoal de <i>back office</i>, e justificação das decisões de abertura ou/de manutenção de rotas aéreas;	237
B197	Ofício da Direção de Operações de Voo da SATA a solicitar a prorrogação das verificações em linha de alguns pilotos, de 20 de fevereiro de 2013;	237
B198	Ofício da Direção de Operações de Voo da SATA a solicitar a prorrogação das verificações em linha de alguns pilotos, de 1 de março de 2013;	237
B199	Resposta da ANAC, ao pedido de prorrogação, apresentado pela SATA, relativamente à realização das verificações em linha;	237
B200	Requerimento apresentado por um grupo de pilotos da SATA relativamente à verificação em linha;	237
B201	Resposta do então INAC, I. P. ao requerimento referido na alínea anterior; .	237
B202	Memorando – enquadramento sobre o desempenho económico e operacional, relativo ao primeiro trimestre 2015 SATA Internacional e SATA Air Açores; .	237
B203	Análise Plano Negócios SATA – Sociedade de transportes Aéreos, SGPS, SA – Análise Plano Negócios 2015-2020 PWC, 28 setembro 2015;	237
B204	Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013;	237
B205	Carta da PWC à SATA – Sociedade Transportes Aéreos, SGPS, SA. 25 junho 2015;	238



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- B206** Carta do Sr. José Carlos Laia Roque ao presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA, Dr. André Bradford, 6 de outubro 2015; 238
- B207** Carta do presidente do Conselho Administração Grupo SATA, Dr. Luís Parreirão dirigida ao presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA, Dr. André Bradford, 7 maio de 2015;..... 238
- B208** Carta comandante Miguel Sancho para esclarecimento das declarações à Comunicação Social, dia 12 de outubro de 2015; 238
- B209** Carta presidente Conselho de Administração, Dr. Luís Parreirão, dirigida ao presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito do Grupo SATA. Assunto: Declarações do Comandante da SATA Luís Miguel Sancho, 13 de outubro de 2015; 238
- B210** Mensagem de correio eletrónico enviado por João Melo para António de Menezes e Isabel Barata, no, com o assunto: LOE 2013, dia 15 de março 2013;238
- B211** Mensagem de correspondência eletrónica enviada por João Melo para António de Menezes e Isabel Barata, com o assunto: Ofício SE AP/ SEOPTC sobre o “Principio de Acordo” ente o CA TAP e organizações sindicais, do dia 19 de março 2013; 238
- B212** Respostas solicitadas pela Comissão Parlamentar de Inquérito ao grupo SATA ao ex-presidente do Governo Regional dos Açores Senhor Carlos César;..... 238
- B213** Autorização de utilização de frases proferidas pelo Dr. João Melo aquando da sua audição em Comissão, com o propósito de as incluírem no Relatório Final da Comissão; 238
- B214** Autorização de utilização de frases proferidas pelo Dr. José Roque aquando da sua audição em Comissão, com o propósito de as incluírem no Relatório Final da Comissão; 238
- B215** Relatório Integrado 2014 - Desempenho Financeiro, Social e Ambiental Consolidado do Grupo SATA 239
(https://www.SATA.pt/sites/default/files/RI_SATA_Consolidado_2014_PWC150507_v7_16out2015_net.pdf);..... 239
- B216** Projeto de Resolução do CDS-PP -112/X: Resolve recomendar ao Governo Regional dos Açores que, na qualidade de único acionista, desenvolva as diligências de sua competência no sentido da SATA Internacional/AZORES AIRLINES transferir a sua base operacional para a ilha Terceira;..... 239



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

(http://base.alra.pt:82/4DACTION/w_pesquisa_registro/3/2594);	239
B217 Serviço Regional de Estatística dos Açores	239
(http://estatistica.azores.gov.pt/);.....	239
B218 Instituto Nacional de Estatística (https://www.ine.pt);	239
B219 Transcrições das reuniões públicas mas sem inquirições.....	239
ANEXO C	240
C1 – A carta da Procuradoria Geral da República em resposta ao ofício de Sua Excelência a Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma a informar qual o objeto da comissão;	240
C2 - As inquirições não públicas do Dr. João Melo e do Eng.º José Roque.....	240



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Capítulo I

1. ENQUADRAMENTO JURÍDICO

Nos termos do disposto no artigo 73º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores, na Lei nº 48/2014, de 28 de julho, e no Decreto Legislativo Regional nº 37/2012/A, de 18 de setembro, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores pode constituir comissões de inquérito.

A disciplina jurídica do funcionamento das comissões está plasmada nas normas acima citadas.

2. CONSTITUIÇÃO DA COMISSÃO

A 15 de janeiro de 2015 deu entrada, na Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, um requerimento ^[1], dirigido a Sua Excelência a Sra. Presidente da Assembleia, de constituição de uma comissão parlamentar de inquérito ao Grupo SATA, subscrito por doze deputados, dos grupos parlamentares do PSD e CDS/PP e das representações parlamentares do BE, PCP e PPM, o qual foi registado sob o número 1/X.

^[1] O requerimento é junto ao presente relatório como Anexo 1 (<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/requerimento.pdf>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

A 28 de janeiro de 2015 foi publicado, no Jornal Oficial, II Série, nº 19, o Despacho nº 230/2015 ^[2] de Sua Excelência a Sra. Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores que criou a comissão de inquérito ao Grupo SATA.

A 7 de julho de 2015 foi enviado a Sua Excelência a Sra. Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, um ofício ^[3], subscrito pelos deputados proponentes da comissão, a solicitar a prorrogação do prazo de apresentação do Relatório Final da CPISATA por um período de 90 dias.

A 10 de julho de 2015, Sua Excelência a Sra. Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, autoriza^[4] a prorrogação. Desta forma a data de apresentação do Relatório Final da CPISATA fica fixada para 27 de dezembro de 2015.

3. OBJETO

Nos termos do disposto no nº 1 do Despacho nº 230/2015, de 28 de janeiro, de Sua Excelência a Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, “*é constituída a Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA.*”

Nos termos do disposto no nº 2 do mesmo Despacho, a Comissão tem como objeto “*averiguar as razões que conduziram o Grupo SATA à situação que vive atualmente, tendo em conta a importância que o mesmo representa na aproximação entre as nove ilhas da Região e na ligação desta com o exterior, em particular com o continente português, bem como com as comunidades açorianas da diáspora e avaliar as*

^[2] O Despacho 230/2015, publicado no referido Jornal Oficial, é junto ao relatório como Anexo 2 (<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/despacho.pdf>)

^[3] Cópia do ofício é junta ao presente relatório como Anexo 13 (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[4] Cópia do despacho é junta ao presente relatório como Anexo 13 (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

consequências que poderão decorrer para a Região Autónoma dos Açores, acionista único do Grupo.”

Nos termos do disposto no nº 3 do referido Despacho, a Comissão tem por objetivo *“avaliar e analisar, para o período que decorre de 2009 a 2014, bem como perspectivas futuras:*

- a) A verdadeira situação do Grupo SATA nos domínios económico e financeiro. Deverão ser identificados, nomeadamente, os efeitos que decorreram do relacionamento financeiro, ao longo do período em causa, que existiu entre o Grupo, por um lado, e os Governos Regional e da República, por outro;*
- b) As rotas que foram definidas ao longo do período em causa, com ênfase nos pressupostos que conduziram à sua escolha por parte do Grupo, sem esquecer, obviamente, o grau de envolvimento do seu acionista único nas opções tomadas. Deverão ser analisados com profundidade os elementos associados às diversas rotas adotadas, em particular o número de passageiros a cada uma associada, assim como as margens e os resultados obtidos;*
- c) As decisões relativas à constituição de bases para a operação do Grupo, com avaliação dos resultados provenientes do seu efetivo funcionamento;*
- d) A política de investimentos seguida, com especial incidência na aquisição de aeronaves, mas também de outros, relacionados ou não com o domínio operacional;*
- e) Os contratos de promoção turística em que se verificou o envolvimento do Grupo, avaliando, designadamente, os fundamentos que conduziram a essas opções;*
- f) A existência de financiamento a rotas, designadamente por parte do Governo Regional, avaliando a sua consistência e as razões do seu fundamento;*



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- g) A participação em outras entidades, quer nas opções que estiveram na base das decisões, quer nos benefícios obtidos e das mesmas decorrentes;*
- h) A evolução dos recursos humanos do Grupo, com avaliação detalhada da sua adequação à atividade do Grupo, designadamente na sua componente operacional, devendo ser também avaliada a situação atual e as perspetivas existentes para os próximos anos;*
- i) As Obrigações de Serviço Público e os efeitos das mesmas decorrentes para a atividade passada do Grupo e as expetativas que existem para os próximos anos;*
- j) A estrutura tarifária adotada, tanto para as ligações entre a Região e o exterior, como para a operação relativa à ligação entre as diversas ilhas;*
- k) As perspetivas e soluções futuras para o transporte de cargas e correio.”*

De acordo com o disposto no nº 1 do artigo 6º do Decreto Legislativo Regional nº 37/2012/A, de 18 de setembro, o Gabinete de Sua Excelência a Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores comunicou o conteúdo do Despacho nº 230/2015, de 28 de janeiro, a Sua Excelência a Procuradora Geral da República a 23 de janeiro de 2015 através do ofício com a referência Proc.º 38.18.00/1/X. ^[5]

^[5] Cópia do Ofício é junta ao presente relatório como Anexo 3.
(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

4. REGIMENTO INTERNO

Na primeira reunião da comissão de inquérito, realizada a 12 de fevereiro de 2015, na sede da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (ALRAA), na cidade da Horta, foi aprovada a Deliberação nº 1/2015^[6], por unanimidade, que determinou o uso de um regimento interno de funcionamento e de um questionário indicativo para orientar o desenvolvimento dos trabalhos e a elaboração do relatório final da comissão.

Na segunda reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA, realizada a 25 de fevereiro de 2015, na delegação da ilha de S. Miguel da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, foi aprovada a Deliberação nº 2/2015^[7], por unanimidade, cujo teor era o articulado do regimento interno da comissão, o qual, conjuntamente com o questionário indicativo, regeu o desenvolvimento dos trabalhos da comissão e orientaram a elaboração do presente relatório da comissão.

^[6] A Deliberação nº 1/2015 de 12 de fevereiro é junta ao presente relatório como o Anexo 4 (<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao001.pdf>).

^[7] A Deliberação nº 2/2015 de 25 de fevereiro é junta ao presente relatório como Anexo 5 (<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao002.pdf>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Capítulo II

1. COMPOSIÇÃO E MESA DA COMISSÃO

Segundo o disposto no nº 4 do Despacho nº 230/2015, de 28 de Janeiro, de Sua Excelência a Sra. Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, a comissão de inquérito ao Grupo SATA é composta por treze deputados, distribuídos da seguinte forma: sete do grupo parlamentar do PS, dois deputados do grupo parlamentar do PSD, um deputado do grupo parlamentar do CDS/PP, um deputado da representação parlamentar do BE, um deputado da representação parlamentar do PCP e um deputado da representação parlamentar do PPM.

De acordo com a indicação dos partidos e com o resultado da eleição para a mesa da comissão, decorrida no dia 12 de fevereiro de 2015, na sede da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, na cidade da Horta, a comissão tem a seguinte composição e mesa ^[8]:

Deputado André Bradford (PS) – Presidente

Deputada Catarina Moniz Furtado (PS) – Relatora

Deputado Joaquim Machado (PSD) – Secretário

Deputado Aníbal Pires (PCP)

^[8] A ata nº 1 é junta ao presente relatório, com as demais, como Anexo 6 (<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/ata001.pdf>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Deputado Artur Lima (CDS/PP)

Deputado Francisco César (PS)

Deputado Jorge Macedo (PSD)

Deputada Marta Couto (PS)

Deputado Miguel Costa (PS)

Deputado Nuno Meneses (PS)

Deputado Paulo Estêvão (PPM)

Deputado Rogério Veiros (PS)

Deputada Zuraída Soares (BE)

Na reunião do dia 18 de março a deputada Lúcia Arruda substituiu a deputada Zuraída Soares em representação do BE. ^[9]

Na reunião do dia 13 de maio o deputado Rogério Veiros foi substituído na composição da comissão pela deputada Graça Silva.

Na reunião do dia 25 de junho a deputada Zuraída Soares volta a integrar, como membro efetivo, a comissão em representação do BE.

No dia 26 de agosto o deputado Pedro Moura passa a membro efetivo da comissão substituindo o deputado Miguel Costa.

^[9] Conforme ata nº 3 que é junta ao presente relatório, com as demais, como Anexo 6 (<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/ata003.pdf>).



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

2. REUNIÕES REALIZADAS

A comissão realizou reuniões nas seguintes datas e locais:

- i) 12 de fevereiro de 2015 na sede da ALRAA na cidade da Horta;
- ii) 25 de fevereiro de 2015 na delegação da ALRAA da ilha de S. Miguel;
- iii) 18 de março de 2015 na delegação da ALRAA da ilha de S. Miguel;
- iv) 6 de maio de 2015 na delegação da ALRAA da ilha de S. Miguel;
- v) 7 de maio de 2015 na delegação da ALRAA da ilha de S. Miguel;
- vi) 13 de maio de 2015 na delegação da ALRAA da ilha de S. Miguel;
- vii) 25 de junho de 2015 na delegação da ALRAA da ilha de S. Miguel;
- viii) 16 de julho de 2015 na delegação da ALRAA da ilha de S. Miguel;
- ix) 17 de julho de 2015 na delegação da ALRAA da ilha de S. Miguel;
- x) 22 de julho de 2015 na delegação da ALRAA da ilha de S. Miguel;
- xi) 23 de julho de 2015 na delegação da ALRAA da ilha de S. Miguel;
- xii) 10 de setembro de 2015 na delegação da ALRAA da ilha de S. Miguel;
- xiii) 11 de setembro de 2015 na delegação da ALRAA da ilha de S. Miguel;
- xiv) 12 de outubro de 2015 na delegação da ALRAA da ilha de S. Miguel;
- xv) 13 de outubro de 2015 na delegação da ALRAA da ilha de S. Miguel;
- xvi) 19 de outubro de 2015 na delegação da ALRAA da ilha de S. Miguel;
- xvii) 20 de outubro de 2015 na delegação da ALRAA da ilha de S. Miguel;
- xviii) 9 de novembro de 2015 na delegação da ALRAA da ilha de S. Miguel;
- xix) 18 de dezembro de 2015 na delegação da ALRAA da ilha de S. Miguel;
- xx) 28 de dezembro de 2015 na delegação da ALRAA da ilha de S. Miguel.



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Capítulo III

1. QUESTIONÁRIO INDICATIVO

Na primeira reunião da comissão de inquérito, realizada a 12 de fevereiro de 2015, na sede da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, na cidade da Horta, foi aprovada a Deliberação nº 1/2015 ^[10], por unanimidade, que determinou o uso de um questionário indicativo para orientar o desenvolvimento dos trabalhos e a elaboração do relatório final da comissão.

Na segunda reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA, realizada a 25 de fevereiro de 2015, na delegação da ilha de S. Miguel da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, foi aprovada a Deliberação nº 3/2015^[11], por unanimidade, cujo teor era o articulado do questionário indicativo, o qual regeu, conjuntamente com o regimento interno, o desenvolvimento dos trabalhos da comissão e orientaram a elaboração do presente relatório da comissão.

[10] A Deliberação nº 1/2015 de 12 de fevereiro é junta ao presente relatório como o Anexo 4 (<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao001.pdf>).

[11] A Deliberação nº 3/2015 de 25 de fevereiro é junta ao presente relatório como Anexo 7 (<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao003.pdf>).



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

QUESTIONÁRIO INDICATIVO

OBJETO DA CPISATA		
<p>“Averiguar as razões que conduziram o Grupo SATA à situação que vive atualmente, tendo em conta a importância que o mesmo representa na aproximação entre as nove ilhas da Região e na ligação desta com o exterior, em particular com o continente português, bem como com as comunidades açorianas da diáspora e avaliar as consequências que poderão decorrer para a RAA, acionista único do Grupo.”</p>		
ITEM	QUESITO	PROP.
<p>1. “Verdadeira situação do Grupo SATA nos domínios económico-financeiro. Deverão ser identificados, nomeadamente, os efeitos que decorreram do relacionamento financeiro, ao longo do período em causa, que existiu entre o Grupo, por um lado, e os governos Regional e da República, por outro;”</p>	1.1. Qual a evolução económica e financeira do Grupo SATA?	PSD PS
	1.2. Quais as razões objetivas que justificam a evolução económica e financeira do Grupo SATA?	PSD
	1.3. Qual o grau de cumprimento/ incumprimento do relacionamento financeiro entre o Grupo SATA e os governos da República e Regional?	PSD
	1.4. Qual a dívida financeira e comercial, bem como o seu custo?	PS
	1.5. Quais os Resultados Operacionais, Resultados antes de Impostos e Resultados Líquidos?	PS
	1.6. Qual a evolução em termos de <i>cash-flow</i> ?	PS
	1.7. Qual a evolução dos custos operacionais?	PS
	1.8. Qual o impacto da evolução do preço do petróleo nos resultados do Grupo SATA?	PS
	1.9. Qual o impacto da variação da taxa de câmbio nos resultados do Grupo SATA?	PS
	1.10. Qual o impacto da variação do PIB dos mercados emissores nos resultados do Grupo SATA?	PS
	1.11. Qual o impacto de incidentes não previstos, nomeadamente atraso na entrega de equipamentos e o <i>tail strike</i> , nos resultados do Grupo SATA?	PS
	1.12. Qual o peso do relacionamento financeiro com o Governo Regional no conjunto de receitas do Grupo SATA?	PS
	1.13. Qual o peso do relacionamento financeiro com o Governo República no conjunto de receitas do Grupo SATA?	PS
	1.14. Qual o impacto da dívida do Governo Regional ao Grupo de SATA nos resultados, até 31 de dezembro de 2014?	PS
	1.15. Qual o impacto da dívida do Governo da República ao Grupo de SATA nos resultados, até 31 de dezembro de 2014?	PS
	1.16. Foi acautelado o interesse da Região Autónoma dos Açores (RAA) e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?	CDS-PP
<p>2.a.</p>	2.a.1. Quais os objetivos que se pretendeu alcançar com a abertura de cada uma das novas rotas?	PSD
	2.a.2. Quais os pressupostos e estimativas de resultados económicos e financeiros que estiveram na base de abertura de cada uma das novas rotas?	PSD



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

2.	“As rotas que foram definidas ao longo do período em causa, com ênfase nos pressupostos que conduziram à sua escolha por parte do Grupo, sem esquecer, obviamente, o grau de envolvimento do seu acionista único nas opções tomadas. Deverão ser analisados com profundidade os elementos associados às diversas rotas adotadas, em particular o número de passageiros, a cada uma associado, assim como a margem e os resultados obtidos;”	2.a.3. Quais os resultados económicos e financeiros de cada uma das rotas?	PSD
		2.a.4. Qual o grau de envolvimento do acionista único (representado pelo Governo Regional) na decisão de abertura de cada uma das novas rotas?	PSD
		2.a.5. Qual a evolução da atividade operacional?	PS
		2.a.6. Qual a evolução do <i>load factor</i> no Grupo SATA, discriminada por rota?	PS
		2.a.7. Qual a evolução dos efeitos da sazonalidade no Grupo SATA?	PS
		2.a.8. Qual a evolução do CASK e RASK na SATA Air Açores e SATA Internacional?	PS
		2.a.9. Qual a evolução do número de passageiros transportados?	PS
		2.a.10. Qual a relação entre o número de passageiros transportados e a variação do número de dormidas na RAA por mercado emissor?	PS
		2.a.11. Qual a evolução da rentabilidade para a SATA e para a RAA das rotas para a América do Norte?	PS
		2.a.12. Qual a evolução da rentabilidade para a SATA e para a RAA das rotas para a Europa?	PS
		2.a.13. Qual a evolução da rentabilidade para a SATA e para a RAA das operações <i>charter</i> ?	PS
		2.a.14. Qual a evolução da rentabilidade das rotas que não ligavam, como origem ou destino, os Açores para a SATA e para a RAA?	PS
		2.a.15. Que fatores influenciaram a variação de rentabilidade dessas rotas?	PS
		2.a.16. Qual o peso das rotas com rentabilidade negativa nos resultados do Grupo SATA, por ano?	PS
		2.a.17. Foram dadas indicações por parte do acionista ao Grupo SATA para que este realizasse rotas que servissem diretamente o sector do turismo da RAA, mesmo que algumas tivessem rentabilidade negativa para o Grupo SATA?	PS
		2.a.18. Que indicações foram dadas pelo acionista ao Grupo SATA em relação a rotas que não servissem diretamente os Açores?	PS
		2.a.19. Qual o número de horas de voo, por aeronave, em todas as rotas da SATA em longo, médio e micro curso e interilhas?	CDS-PP



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

		2.a.20. Qual o número de horas de voo, por tripulação, em todas as rotas da SATA em longo, médio e micro curso e interilhas?	CDS-PP
		2.a.21. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?	CDS-PP
	2.b. “Contratos de promoção turística em que se verificou o envolvimento do Grupo, avaliando, designadamente, os fundamentos que conduziram a essas opções;”	2.b.1. Quais os contratos de promoção turística celebrados pelo Grupo SATA e respetivos montantes?	PSD PS
		2.b.2. Quais os objetivos que se pretendeu alcançar com a realização de tais contratos?	PSD
		2.b.3. Quais os pressupostos e estimativas de resultados económicos e financeiros que estiveram na base da realização de tais contratos?	PSD
		2.b.4. Quais os resultados económicos e financeiros obtidos com realização de contratos de promoção turística?	PSD PS
		2.b.5. Qual o grau de envolvimento do acionista único (representado pelo Governo Regional) na realização de contratos de promoção turística?	PSD
		2.b.6. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?	CDS-PP
	2.c. “A existência de financiamento a rotas, designadamente por parte do Governo Regional, avaliando a sua consistência e razões do seu fundamento;”	2.c.1. Que contratos de financiamento a rotas existem com o Grupo SATA, designadamente com o Governo Regional, fora do âmbito de OSP e de contratos de promoção turística?	PS
3.	“As decisões relativas à constituição de bases de operação do Grupo, com resultados provenientes do seu efetivo funcionamento;”	3.1. Quais as bases operacionais da SATA Internacional e da SATA Air Açores constituídas no período em análise?	PS PSD
		3.2. Quais os objetivos que se pretendeu alcançar com a constituição de novas bases operacionais?	PSD
		3.3. Existem estudos que tenham fundamentado a criação das diversas bases?	CDS-PP
		3.4. Quais os pressupostos e estimativas de resultados económicos e financeiros que fundamentaram a decisão de constituição de novas bases operacionais?	PSD
		3.5. Quais os resultados económicos e financeiros da constituição das novas bases operacionais?	PSD
		3.6. Qual o grau de envolvimento do acionista único (representado pelo Governo Regional) na decisão de constituição de novas bases operacionais?	PSD



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

		3.7. Foram equacionadas outras localizações?	PS
		3.8. Porque não foram implementadas?	PS
		3.9. Qual o número de funcionários afetos a cada base/escala da SATA Internacional?	CDS-PP
		3.10. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?	CSD-PP
4.	“A política de investimentos seguida, com especial incidência na aquisição de aeronaves, mas também de outros, relacionados ou não com o domínio operacional;”	4.1. Quais os objetivos que se pretenderam alcançar com a política de investimentos, com aquisição e/ou <i>leasing</i> de aeronaves?	PSD
		4.2. Quais os pressupostos e estimativas de resultados económicos e financeiros que estiveram na base da política de investimentos, com aquisição e/ou <i>leasing</i> de aeronaves?	PSD
		4.3. Quais os resultados económicos e financeiros obtidos com a política de investimentos, com aquisição e/ou <i>leasing</i> de aeronaves?	PSD
		4.4. Qual o grau de envolvimento do acionista único (representado pelo Governo Regional) na política de investimentos, com aquisição e/ou <i>leasing</i> de aeronaves?	PSD
		4.5. Com a aquisição dessa frota, não se prescindiu de fundos comunitários?	CDS-PP
		4.6. Qual o impacto da constituição de provisões?	PS
		4.7. Qual o impacto da nova frota da SATA Air Açores ao nível do serviço prestado?	PS
		4.8. Que benefícios e impactos daí vieram para a RAA?	PS
		4.9. Existem, ou não, relatórios técnicos e estudos de mercado que presidiram à aquisição da nova frota DASH?	CDS-PP
		4.10. Existiam, ou não, estudos que fundamentassem a economia de voar com as aeronaves da nova frota DASH para fora da RAA?	CDS-PP
		4.11. É viável a manutenção da atual frota de longo curso da SATA Internacional?	PS
		4.12. Se não for, que critérios devem presidir à escolha da nova frota de longo curso na SATA Internacional?	PS
		4.13. Qual o impacto estimado da entrada ao serviço da nova frota de longo curso data Internacional?	PS
		4.14. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?	CDS-PP



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

5.	“A participação em outras entidades, quer quanto às opções que estiveram na base das decisões, quer nos benefícios obtidos e das mesmas decorrentes;”	5.1. De que entidades o Grupo SATA detém participações sociais?	PS
		5.2. Quais os objetivos que se pretendeu alcançar com a participação em outras entidades?	PSD
		5.3. Quais os pressupostos e estimativas de resultados económicos e financeiros que estiveram na base da participação em outras entidades?	PSD
		5.4. Quais os resultados económicos e financeiros obtidos com a participação em outras entidades?	PSD
		5.5. Qual o grau de envolvimento do acionista único (representado pelo Governo Regional) na decisão de participação em outras entidades?	PSD
		5.6. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?	CDS-PP
6.	“A evolução dos recursos humanos do Grupo, com avaliação detalhada da sua adequação à atividade do Grupo, designadamente na sua componente operacional, devendo ser também avaliada a situação atual e as perspetivas existentes para os próximos anos;”	6.1. Qual o número de funcionários do Grupo SATA, designadamente na sua componente operacional, desagregado por natureza contratual?	PS
		6.2. Qual a estrutura dos recursos humanos nas diferentes empresas, áreas e sectores do Grupo SATA, desagregada pela sua natureza contratual, resultante da execução do plano estratégico?	PSD PSD PS
		6.3. Que tipo de evolução se verificou ao nível do contingente laboral no período considerado?	PSD PS
		6.4. Qual o impacto das paralisações laborais e greve de zelo?	PS
		6.5. Qual o impacto das alterações remuneratórias do pessoal nos resultados do Grupo SATA?	PS
		6.6. Qual o impacto dos Acordos de Empresa nos resultados do Grupo SATA?	PS
		6.7. Qual o impacto do Fundo de Pensões nos resultados do Grupo SATA?	PS
		6.8. Qual o <i>benchmark</i> das remunerações dos funcionários do Grupo SATA?	PS
		6.9. Qual o quadro completo de funcionários do universo do Grupo SATA, com o número de funcionários discriminados por função e respetivo vencimento?	PSD CDS-PP PS
		6.10. Qual o número de funcionários temporários, contratados anualmente, no período entre 2009 e 2014?	CDS-PP



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

		6.11. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?	CSD-PP
7.	“As Obrigações de Serviço Público e, os efeitos das mesmas, decorrentes para a atividade passada do Grupo e as expetativas que existem para os próximos anos;”	7.1. O Grupo SATA preparou-se para o novo Modelo de Transporte Aéreo, com Obrigações e Serviço Público e liberalização de rotas?	PSD
		7.2. Quais as perspetivas, económica e financeira do Grupo SATA neste âmbito?	PSD
		7.3. Que estratégia será implementada pelo Grupo SATA para enfrentar o regime concorrencial, consequência do novo Modelo de Transporte Aéreo?	PDS
		7.4. Que estratégia será adotada pelo acionista no sentido de garantir a acessibilidade dos açorianos ao exterior em condições de igualdade para todas as ilhas e de forma idêntica e equitativa à das <i>low-cost</i> ?	CDS-PP
		7.5. Qual a evolução da rentabilidade para a SATA e para a RAA das rotas de serviço público?	PS
		7.6. Qual o impacto para a Região das alterações nas OSP interilhas e para o Continente e Madeira, em termos de mobilidade de residentes e turistas?	PS
		7.7. Qual o impacto esperado na SATA e para a RAA da entrada em vigor do novo Modelo de Transportes Aéreos interilhas e para o Continente e RAM?	PS
		7.8. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?	CSD-PP
8.	“A estrutura tarifária adotada, tanto para as ligações entre a Região e o exterior, como para a operação relativa à ligação entre as diversas ilhas;”	8.1. Qual o grau de envolvimento do acionista único (representado pelo Governo Regional) na definição da estrutura tarifária do Grupo SATA?	PSD
		8.2. Qual evolução das <i>yield</i> nas rotas do Grupo SATA vs. <i>benchmark</i> ?	PS
		8.3. Que critérios podem ser utilizados para comparar diretamente as tarifas praticadas com as de outras companhias para rotas semelhantes?	PS
		8.4. Qual o racional que justifica as opções comerciais, em termos de tarifário, da SATA Internacional e da SATA Air Açores?	PS
		8.5. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?	CDS-PP
9.	“As perspetivas e soluções futuras para o transporte de cargas e correio.”	9.1. Foi feito algum estudo e, se sim, com que resultados, para a aquisição de avião cargueiro para transporte de carga e correio interilhas?	CDS-PP
		9.2. Foi equacionado outro modelo de carga interilhas, nomeadamente para os produtos perecíveis?	CDS-PP



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

		9.3. Se aumentou o transporte de perecíveis com a frota DASH e a frequência com que o mesmo foi feito, designadamente o de pescado? E qual foi a evolução?	CDS-PP
		9.4. Relativamente ao transporte de carga e correio, qual a receita da SATA Internacional entre 2009 e 2014?	CDS-PP
		9.5. O que se prevê para compensar eventuais perdas no futuro?	CDS-PP
		9.6. Foi acutelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?	CDS-PP



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Capítulo IV

1. INFORMAÇÕES E DOCUMENTOS SOLICITADOS

A comissão solicitou ao Governo dos Açores, através do Gabinete da Secretária Regional Adjunta da Presidência para os Assuntos Parlamentares (SRAPAP), os seguintes documentos:

- i) Planos de exploração do Grupo SATA, 2009-2014;
- ii) Acordos Coletivos das Empresas do Grupo SATA;
- iii) Outros Acordos com sindicatos estabelecidos no período considerado;
- iv) Estudo que sustenta a opção pela frota da SATA Air Açores;
- v) Comparativo de custos, de aquisição e de utilização, dos ATP, ATR e DASH;
- vi) Estudos para a nova frota da SATA Internacional;
- vii) Estudos que suportaram a opção da abertura de novas rotas no período 2009-2014;
- viii) Listagem dos contratos de promoção turística realizados no período considerado, com a indicação da entidade contratante, objeto e montante;
- ix) Estudos justificativos dos contratos de promoção turística realizados;
- x) Estudos justificativos da abertura das bases do Grupo SATA Internacional no Funchal;
- xi) Número de Funcionários do Grupo, designadamente na componente operacional, desagregado por empresa, natureza contratual e ilha, para cada um dos anos 2009 – 2014;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- xii) Número de Funcionários do Grupo, designadamente na componente operacional, desagregado por empresa, natureza contratual e ilha, para cada um dos anos 2009 – 2014, resultante do Plano Estratégico da SATA;
- xiii) Atas do Conselho Administração do Grupo SATA 2009-2014;
- xiv) Todos os estudos e documentos que levaram a/ou fundamentaram a política de investimentos seguida, com especial incidência para a aquisição de aeronaves, mas também de outros relacionados ou não com o domínio operacional, no período 2009-2014;
- xv) Contratos de Obrigações de Serviço Público para R. A. Açores;
- xvi) Contratos de Obrigações de Serviço Público para R. A. Madeira;
- xvii) Contratos de Obrigações de Serviço Público para Portugal Continental;
- xviii) Comunicação Interna Grupo SATA – Verba para encargos de transporte da SATA Internacional (Ata nº 6/ 5 maio 2011);
- xix) Reestruturação Orgânica (Ata nº 10/4 novembro 2011);
- xx) Contratos Combustível (Ata nº6/ 4 abril 2012);
- xxi) Emissão de papel comercial (Ata nº 15/ 29 outubro 2012);
- xxii) Não cobrança de dívidas anteriores a 20125 à RAM (Ata nº 19/ 20 setembro 2013);
- xxiii) Memorando *Accountability Managemmt* da SATA Internacional (Ata nº 3/ 20 janeiro 2014);
- xxiv) Proposta contratual para adjudicação do Plano Estratégico (Ata nº 7/ 20 fevereiro 2014);
- xxv) Relatório final do processo de fornecimento de fuel para os aeroportos onde a SATA Internacional opera (Ata nº 9/ 10 março 2014);
- xxvi) Regulamento e funcionamento do Conselho de Administração (Ata nº 15/ 22 maio 2014);



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- xxvii) Compromisso de entendimento com a Plataforma de Sindicatos (Ata nº 18/22 julho 2014);
- xxviii) Contrato com a **Price Waterhouse Coopers** para auditoria (Ata nº 18/ 22 julho 2014);
- xxix) Balanço e demonstração de resultados do 1º semestre (Ata nº 19/ 5 agosto 2014);
- xxx) Protocolo SATA Imagine/ AMRAA (Ata nº 19/ 5 agosto 2014);
- xxxi) Atualização das tarifas Continente/ Açores e América do Norte/ Açores (Ata nº 30/ 17 dezembro 2014);
- xxxii) Custo dos estudos feitos pela **Aviado** e **Lufhtansa** para a SATA;
- xxxiii) Valor das dívidas da SATA à NAV, TAP e ANA a 31 de dezembro de 2014;
- xxxiv) Carta-conforto do Governo Regional dos Açores ao Grupo SATA;
- xxxv) Lista de aposentações referente ao Fundo de Pensões do Grupo SATA, discriminada por ano, idade à data da aposentação e valor da pensão, desde o início do referido Fundo;
- xxxvi) Relatório trimestral da **Price Waterhouse Coopers** de execução do *Business Plan* do Grupo SATA;
- xxxvii) Estudo/ relatório da **Price Waterhouse Coopers** de análise às contas do Grupo SATA, concluído a 31 de dezembro 2013;
- xxxviii) Estudo do **Boston Consulting Group** para o Grupo SATA;
- xxxix) Estudo da **Aviado Partners** para o Grupo SATA;
- xl) Estudo da **Lufhtansa** para o Grupo SATA;
- xli) Estudos sobre a ordenação do espaço aéreo dos Açores realizados pela **Cranefield University** para a SATA;
- xlii) Montante total dos encargos que a empresa SATA Internacional tem com o **Fundo de Pensões**, discriminado por pensionista, e englobando as rubricas orçamentais afetas ao Fundo;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- xliii) Estudos sobre a ordenação do espaço aéreo dos Açores realizados por entidade inglesa na década 90;
- xliv) Nº de funcionários, designadamente operacional, desagregado por empresa, natureza contratual, ilha e ano;
- xlv) Nº de funcionários, desagregado por empresa, áreas e sectores do Grupo SATA, a sua natureza contratual por ilha e por ano;
- xlvi) Nº de crianças transportadas pela SATA ao abrigo do programa Açores Família, Crianças Grátis;
- xlvii) Pareceres jurídicos, internos e externos, que consideraram ilegal o acordo feito com a TAP em 2013;
- xlviii) Carta da Sra. Dra. Isabel Barata enviada em 2013 à Sra. Secretária de Estado do Tesouro de então;
- xlix) Nº de reduções médias previstas no *head-count* do *back office* do Grupo SATA;
- I) Estudos/ relatórios internos da SATA relativos às rotas da Europa, que tenham sido feitos com o intuito de monitorizar a operação;
- li) Documentos, nomeadamente *emails* do Gabinete de Relações Laborais, que dão indicações no sentido de serem mantidas situações irregulares em termos laborais;
- lii) Estudo da empresa **SABRE** sobre a frota da SATA Internacional;
- liii) Fotos do hangar da Terceira que demonstram a necessidade de limpeza do hangar da Terceira;
- liv) Estudo da empresa **MERCER** feita para a SATA Air Açores;
- lv) Plano Estratégico da SATA Air Açores realizado pela **LCB Consultants**;
- lvi) Memorando assinado entre Conselho de Administração do Grupo SATA e os Sindicatos em 2014;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- lvii) Troca de correspondência entre a Administração do Grupo SATA e os comandantes;
- lviii) A ata do *meeting management* de segurança de voo realizado em 2013;
- lix) Eventual queixa dos pilotos da SATA ao INAC a propósito da certificação de linha.

2. DOCUMENTOS E INFORMAÇÕES ANALISADOS PELA COMISSÃO ^[12]

2.1. Documentos enviados à comissão pelo Governo dos Açores, através do Gabinete da SRAPAP

- i. Plano Exploração SATA Internacional 2008-2009;
- ii. Plano Exploração SATA Internacional 2010-2011;
- iii. Plano Exploração SATA Internacional 2011-2012;
- iv. Plano Exploração SATA Internacional 2012-2013;
- v. Plano Exploração SATA Air Açores 2008-2009;
- vi. Plano Exploração SATA Air Açores 2009-2010;
- vii. Plano Exploração SATA Air Açores 2009 abril/maio;
- viii. Plano Exploração SATA Air Açores 2009 Verão IATA;
- ix. Plano Exploração SATA Air Açores 2010-2011;
- x. Plano Exploração SATA Air Açores 2011-2012;
- xi. Plano Exploração SATA Air Açores 2012;
- xii. Plano Exploração SATA Air Açores 2012-2013;
- xiii. Plano Exportação SATA Internacional 2009-2010;

^[12] Os documentos e informações analisados pela comissão são juntos ao presente relatório como Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- xiv. Plano Exportação SATA Air Açores 2013-2014;
- xv. Acordo de Adesão SATA Internacional SITEMA;
- xvi. Acordo de Empresa SATA Internacional SITAVA 2010;
- xvii. Acordo de Empresa - Integração níveis de qualificação;
- xviii. Ata SATA Air Açores SITAVA 2010 (processo negocial Acordo de Empresa);
- xix. Tabela salarial SATA Internacional 2010;
- xx. Acordo de Empresa SATA Internacional SNPVAC 2008;
- xxi. Acordo de Empresa SATA Internacional SPAC 2009;
- xxii. Acordo de Empresa SATA Internacional SPAC 2008;
- xxiii. 1ª Alteração no Acordo de Empresa 1997;
- xxiv. 2ª Alteração no Acordo da Empresa 2001;
- xxv. 3ª Alteração no Acordo da Empresa SP SITAVA 2004 (1);
- xxvi. 3ª Alteração no Acordo da Empresa SATA Air Açores SITAVA 2004 (2);
- xxvii. Acordo de Adesão SATA Air Açores e SINTAC 2014;
- xxviii. Acordo de Empresa SATA Air Açores e SITAVA 1996;
- xxix. Ata SATA Air Açores e SITAVA – complemento vencimento 2009;
- xxx. Ata SATA Air Açores e SITAVA – tabela salarial 2010;
- xxxi. Tabela salarial SATA Air Açores 2010;
- xxxii. Acordo de Empresa SATA Air Açores e SNPVAC 2010;
- xxxiii. Acordo de Empresa SATA Air Açores e SPAC 2010;
- xxxiv. Deliberação Acordo de Empresa SATA Air Açores e SPAC 2012;
- xxxv. Deliberação comissão paritária acerca do acordo de empresa SATA Air Açores e SPAC 2013;
- xxxvi. Aplicação regime laboral SATA Internacional à SGA;
- xxxvii. Ata SATA Air Açores/SITAVA 2010;
- xxxviii. Tabela salarial SGA 2010;
- xxxix. Protocolo SATA Air Açores/SITEMA 2010;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- xl. Acordo SPAC SATA Internacional LOE 2011;
- xli. Acordo SPAC SATA Internacional LOE 2012;
- xlii. Acordo SPAC SATA Air Açores LOE 2011;
- xliii. Acordo SPAC SATA Air Açores LOE 2012;
- xliv. Acordo SPAC SATA Air Açores SATA Internacional LOE 2014;
- xlv. Memorando de entendimento SATA e plataforma de sindicatos 2013;
- xlvi. Protocolo entendimento SITAVA e SITEMA LOE 2013;
- xlvii. Protocolo de entendimento SITAVA, SITEMA e SQAC LOE 2013;
- xlviii. Protocolo entendimento SNPVAC LOE 2013;
- xlix. Protocolo do memorando de entendimento SPAC LOE 2013;
 - I. Procuradoria-Geral da República expõe arquivamento do processo de inquérito 2010;
 - li. Memorando: renovação da frota da SATA Air Açores;
 - lii. Consulta para processo de análise e escolha do equipamento;
 - liii. Memorando de entendimento entre ATR e SATA Air Açores;
 - liv. Correspondência entre ATR e SATA Air Açores 20 de abril de 2006;
 - lv. Q Series SATA Air Açores – dezembro 2007;
 - lvi. Apresentação ATR 72-500 para a SATA Air Açores – dezembro 2007;
 - lvii. Memorando de entendimento para compra de 4 ATR 72-500;
 - lviii. Apresentação da *BOMBARDIER* para venda de 3 ou 4 Bombardier Q 400 à SATA Air Açores;
 - lix. Estudo feito para a SATA pela *Cranifield University “Fleet Planning – Case Study”*, 2008;
 - lx. Comunicação interna da SATA sobre: análise das características dos equipamentos ATR 72 e DASH 8, 2008;
 - lxi. Ata nº 8 do Conselho de Administração da SATA Air Açores – 14 de março de 2008;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- lxii. Acordo de compra entre *BOMBARDIER* e SATA Air Açores – 2008;
- lxiii. Correspondência da *Horizon Air* para o presidente do Conselho de Administração da SATA, António Menezes – 2008;
- lxiv. Correspondência da ATR para o presidente Conselho de Administração da SATA, António Menezes – 2008;
- lxv. Estudos para a nova frota da SATA Internacional: Avaliação técnico-operacional, *Business Plan 2015/2020*, realizado por *MACH Aviation Consultancy*;
- lxvi. Listagem contratos promoção turística;
- lxvii. Número de funcionários área operacional 2009;
- lxviii. Número de funcionários área operacional 2010;
- lxix. Número de funcionários área operacional 2011;
- lxx. Número de funcionários área operacional 2012;
- lxxi. Número de funcionários área operacional 2013;
- lxxii. Número de funcionários área operacional 2014;
- lxxiii. Funcionários grupo SATA – RU: 2009;
- lxxiv. Funcionários grupo SATA – RU: 2010;
- lxxv. Funcionários grupo SATA – RU: 2011;
- lxxvi. Funcionários grupo SATA – RU: 2012;
- lxxvii. Funcionários grupo SATA - RU: 2013;
- lxxviii. Funcionários grupo SATA – RU: 2014;
- lxxix. Memorando: Centro de treinos de tripulantes de cabine em *mock-up* em Santa Maria – Estudo de viabilidade;
- lxxx. Novo contrato de concessão transporte aéreo interilhas – Ajuste direto – outubro 2014 a março de 2015;
- lxxxi. Contrato de concessão transporte aéreo interilhas OPS – alterado a 13 de maio de 2014;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- lxxxii. Contrato de concessão transporte aéreo interilhas OPS – 1 de outubro de 2009 a 30 de setembro de 2014;
- lxxxiii. Novo contrato de concessão transporte aéreo interilhas – ajuste direto – março de 2014 a março de 2015;
- lxxxiv. Publicação da comunicação da comissão OSP interilhas 2009;
- lxxxv. Publicação do convite de apresentação das propostas: concessão OSP interilhas 2009;
- lxxxvi. Texto da comunicação europeia OSP interilhas 2009;
- lxxxvii. Contrato OSP Funchal/ Porto Santo/ Funchal – agosto de 2007 a agosto 2010;
- lxxxviii. Contrato OSP Funchal/ Porto Santo/ Funchal – janeiro 2011 a dezembro de 2013;
- lxxxix. Contrato ajuste direto Funchal/ Porto Santo/ Funchal – 14 agosto a 31 dezembro 2010;
 - xc. Comunicação da Comissão Europeia acerca das OSP Portugal Continental/ R. A. Açores / R. A. Madeira 2008;
 - xc. OSP Portugal Continental/ R. A. Açores / R. A. Madeira - Texto comunicação Comissão Europeia acerca 2010;
 - xcii. Publicação da comunicação da comissão – OSP Portugal Continental/ R. A. Açores / R. A. Madeira 2010;
 - xciii. Atas Conselho Administração SATA Air Açores 2014;
 - xciv. Atas Conselho Administração SATA AIR AÇORES 2013;
 - xcv. Atas Conselho Administração SATA Air Açores 2012;
 - xcvi. Atas Conselho Administração SATA Air Açores 2011;
 - xcvii. Atas Conselho Administração SATA Air Açores 2010;
 - xcviii. Atas Conselho Administração SATA Air Açores 2009;
 - xcix. Atas Conselho Administração SATA SGPS 2009;
 - c. Atas Conselho Administração SATA SGPS 2010;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- ci. Atas Conselho Administração SATA SGPS 2011;
- cii. Atas Conselho Administração SATA SGPS 2013;
- ciii. Atas Conselho Administração SATA SGPS 2014;
- civ. Atas Conselho Administração SATA Internacional 2014;
- cv. Atas Conselho Administração SATA Internacional 2013;
- cvi. Atas Conselho Administração SATA Internacional 2012;
- cvii. Atas Conselho Administração SATA Internacional 2011;
- cviii. Atas Conselho Administração SATA Internacional 2010;
- cix. Atas Conselho Administração SATA Internacional 2009;
- cx. Atas Conselho Administração SATA SGA 2014;
- cxii. Atas Conselho Administração SATA SGA 2013;
- cxiii. Atas Conselho Administração SATA SGA 2012;
- cxiv. Atas Conselho Administração SATA SGA 2011;
- cxv. Atas Conselho Administração SATA SGA 2010;
- cxvi. Atas Conselho Administração SATA SGA 2009;
- cxvii. Relatório e Contas SATA Internacional 2004;
- cxviii. Relatório e Contas SATA Air Açores 2004;
- cxix. Relatórios e Contas Aeródromos 2005;
- cxix. Relatórios e Contas SATA Internacional 2005;
- cxix. Relatórios e Contas SATA Air Açores 2005;
- cxxi. Relatórios e Contas Aeródromos 2006;
- cxxii. Relatórios e Contas SATA Internacional 2006;
- cxxiii. Relatórios e Contas SGPS 2006;
- cxxiv. Relatórios e Contas SATA Air Açores 2006;
- cxxv. Relatórios e Contas Aeródromos 2007;
- cxxvi. Relatórios e Contas Grupo SATA 2007 – Informação corporativa;
- cxxvii. Relatório Contas Consolidadas 2007;
- cxxviii. Relatórios e Contas SATA Air Açores 2007;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- cxxix. Relatórios e Contas SATA Internacional 2007;
- cxxx. Relatórios e Contas SGPS 2007;
- cxxxix. Relatórios e Contas Aeródromos 2008;
- cxxxii. Relatório Consolidado 2008;
- cxxxiii. Relatórios e Contas SATA Internacional 2008;
- cxxxiv. Relatórios e Contas SGPS 2008;
- cxxxv. Relatórios e Contas SATA Air Açores 2008;
- cxxxvi. Relatórios e Contas SATA Air Açores 2009;
- cxxxvii. Relatórios e Contas SGA 2009;
- cxxxviii. Relatórios e Contas SATA Internacional 2009;
- cxxxix. Relatórios e Contas SGPS 2009;
 - cxl. Relatórios e Contas SATA Internacional 2010;
 - cxli. Relatórios e Contas SGA 2010;
 - cxlii. Relatórios e Contas SGPS 2010;
 - cxliii. Relatórios e Contas SATA Air Açores 2010;
 - cxliv. Relatórios e Contas SATA Internacional 2011;
 - cxlv. Relatório de Sustentabilidade 2011;
 - cxlvi. Relatórios e Contas SGA 2011;
 - cxlvii. Relatórios e Contas SATA Air Açores 2011;
 - cxlviii. Relatório e Contas Grupo SATA 2011;
 - cxlix. Relatório de Governo 2011;
 - cl. Relatório Integrado SGPS 2012;
 - cli. Relatório Integrado SGA 2012;
 - clii. Relatório Integrado SATA Air Açores 2012;
 - cliii. Relatório Integrado SATA Internacional 2012;
 - cliv. Relatório Integrado SATA SGPS e Subsidiárias 2012;
 - clv. Relatório Integrado SATA Air Açores 2013;
 - clvi. Relatório Integrado SATA Internacional 2013;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- clvii. Comunicação Interna Grupo SATA – Verba para encargos de transporte da SATA Internacional (Ata nº 6/ 5 maio 2011);
- clviii. Reestruturação Orgânica (Ata nº 10/4 novembro 2011);
- clix. Contratos Combustível (Ata nº6/ 4 abril 2012);
- clx. Emissão de papel comercial (Ata nº 15/ 29 outubro 2012);
- clxi. Não cobrança de dívidas anteriores a 20125 à RAM (Ata nº 19/ 20 setembro 2013);
- clxii. Memorando *Accountability Managemmt* da SATA Internacional (Ata nº 3/ 20 janeiro 2014);
- clxiii. Proposta contratual para adjudicação do Plano Estratégico (Ata nº 7/ 20 fevereiro 2014);
- clxiv. Relatório final do processo de fornecimento de fuel para os aeroportos onde a SATA Internacional opera (Ata nº 9/ 10 março 2014);
- clxv. Regulamento e funcionamento do Conselho de Administração (Ata nº 15/ 22 maio 2014);
- clxvi. Compromisso de entendimento com a Plataforma de Sindicatos (Ata nº 18/22 julho 2014);
- clxvii. Balanço e demonstração de resultados do 1º semestre (Ata nº 19/ 5 agosto 2014);
- clxviii. Protocolo SATA Imagine/ AMRAA (Ata nº 19/ 5 agosto 2014); pp.
- clxix. Atualização das tarifas Continente/ Açores e América do Norte/ Açores (Ata nº 30/ 17 dezembro 2014);
- clxx. Proposta renovação *site* da SATA;
- clxxi. Estudo viabilidade centro de treinos em Santa Maria;
- clxxii. Proposta auditoria Grupo SATA 2014 com a *Price Waterhouse Coopers* para auditoria (Ata nº 18/ 22 julho 2014);



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- clxxiii. Plano Desenvolvimento Estratégico do Grupo SATA 2015-2020, de dezembro 2014;
- clxxiv. Comunicação interna da SATA de 28 de abril de 2011;
- clxxv. Informação sobre emprego e condições de trabalho – SATA Air Açores 2014;
- clxxvi. Informação sobre emprego e condições de trabalho – SATA SGA 2014;
Informação sobre emprego e condições de trabalho – SATA Internacional 2014;
- clxxvii. Carta-conforto do Governo Regional dos Açores ao Grupo SATA;
- clxxviii. Lista de aposentações referente ao Fundo de Pensões do Grupo SATA;
- clxxix. Relatório trimestral da *Price Waterhouse Coopers* de execução do *Business Plan* do Grupo SATA;
- clxxx. Estudo/ relatório da *Price Waterhouse Coopers* de análise às contas do Grupo SATA, concluído a 31 de dezembro 2013;
- clxxxi. Estudo do *Boston Consulting Group* para o Grupo SATA, abril 2014;
- clxxxii. Estudo da *Aviado Partners* para o Grupo SATA;
- clxxxiii. Estudo da *Lufhtansa* para o Grupo SATA;
- clxxxiv. Pareceres jurídicos, internos e externos, que consideraram ilegal o acordam feitos com a TAP em 2013;
- clxxxv. Carta da Sra. Dra. Isabel Barata enviada em 2013 à Sra. Secretária de Estado do Tesouro de então;
- clxxxvi. Estudos/relatórios internos da SATA relativos às rotas da Europa, que tenham sido feitos com o intuito de monitorizar a operação;
- clxxxvii. Documentos, nomeadamente *emails* do Gabinete de Relações Laborais, que dão indicações no sentido de serem mantidas situações irregulares em termos laborais;
- clxxxviii. Estudo da empresa *SABRE* sobre a frota da SATA Internacional;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- clxxxix. Fotos do hangar da Terceira que demonstram a necessidade de limpeza do hangar da Terceira;
- cx. Plano Estratégico da SATA Air Açores realizado pela *LCB Consultants*;
- cxci. Ata da reunião do *meeting* de segurança de voo, do dia 3 de setembro de 2013. Assunto: Apresentação *Company Monitor Report* jan/jun 2013;
- cxcii. Ata da reunião do *meeting* de segurança de voo, do dia 8 de novembro 2013. Assunto: Comité de segurança;
- cxci. Ata da reunião do *meeting* de segurança de voo, do dia 12 de setembro 2013. Assunto: *Company Monitor Report* – 1º semestre de 2013;
- cxci. Ata da reunião do *meeting* de segurança de voo, do dia 25 de outubro de 2013. Assunto: Recurso para o FMD: sistema e pessoas;
- cxci. Resposta do Grupo SATA solicitada pela Comissão relativa a custos dos estudos feitos pela *Aviado* e *Lufthansa*. Valor das dívidas da SATA a 31 de dezembro de 2013 à ANA, NAV e TAP;
- cxci. Resposta Grupo SATA à Comissão relativa à campanha “Açores em Família: Crianças Grátis”. Esclarecimento sobre a previsão de redução de pessoal de *back office*, e justificação das decisões de abertura ou/de manutenção de rotas aéreas.

2.2. Documentos enviados pela ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil

- cxvii. Ofício da Direção de Operações de Voo da SATA a solicitar a prorrogação das verificações em linha de alguns pilotos, de 20 de fevereiro de 2013;
- cxviii. Ofício da Direção de Operações de Voo da SATA a solicitar a prorrogação das verificações em linha de alguns pilotos, de 1 de março de 2013;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- cxix. Resposta do ANAC, ao pedido de prorrogação, apresentado pela SATA, relativamente à realização das verificações em linha;
- cc. Requerimento apresentado por um grupo de pilotos da SATA relativamente à verificação em linha;
- cci. Resposta do então INAC, I. P. ao requerimento referido na alínea anterior;

2.3. Documentos entregues em Comissão:

- ccii. Memorando – enquadramento sobre o desempenho económico e operacional, relativo ao primeiro trimestre 2015 SATA Internacional e SATA Air Açores;
- cciii. Análise Plano Negócios SATA – Sociedade de transportes Aéreos, SGPS, SA – Análise Plano Negócios 2015-2020 PWC, 28 setembro 2015;
- cciv. Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013;
- ccv. Carta da PWC à SATA – Sociedade Transportes Aéreos, SGPS, SA. 25 junho 2015;
- ccvi. Carta do Sr. Eng.º José Carlos Laia Roque ao presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA, Dr. André Bradford, 6 de outubro 2015;
- ccvii. Carta do presidente do Conselho Administração Grupo SATA, Dr. Luís Parreirão dirigida ao presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA, Dr. André Bradford, 7 maio de 2015;
- ccviii. Carta comandante Miguel Sancho para esclarecimento das declarações à Comunicação Social, dia 12 de outubro de 2015;
- ccix. Carta presidente Conselho de Administração, Dr. Luís Parreirão, dirigida ao presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito do Grupo SATA. Assunto: Declarações do Comandante da SATA Luís Miguel Sancho, 13 de outubro de 2015;
- ccx. Mensagem de correio eletrónico enviado por João Melo para António de Menezes e Isabel Barata, no, com o assunto: LOE 2013, dia 15 de março 2013;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- ccxi. Mensagem de correspondência eletrónica enviada por João Melo para António de Menezes e Isabel Barata, com o assunto: Ofício SE AP/ SEOPTC sobre o “Principio de Acordo” entre o CA TAP e organizações sindicais, do dia 19 de março 2013;
- ccxii. Respostas solicitadas pela Comissão Parlamentar de Inquérito ao grupo SATA ao ex-presidente do Governo Regional dos Açores Senhor Carlos César;
- ccxiii. Autorização de utilização de frases proferidas pelo Dr. João Melo aquando da sua audição em Comissão, com o propósito de as incluírem no Relatório Final da Comissão;
- ccxiv. Autorização de utilização de frases proferidas pelo Eng.º José Roque aquando da sua audição em Comissão, com o propósito de as incluírem no Relatório Final da Comissão.

2.4. Documentos Públicos obtidos/consultados via INTERNET:

- ccxv. Relatório Integrado 2014 - Desempenho Financeiro, Social e Ambiental Consolidado do Grupo SATA
Link: https://www.SATA.pt/sites/default/files/RI_SATA_Consolidado_2014_PWC150507_v7_16out2015_net.pdf
- ccxvi. Projeto de Resolução do CDS-PP -112/X: Resolve recomendar ao Governo Regional dos Açores que, na qualidade de único acionista, desenvolva as diligências de sua competência no sentido da SATA Internacional/AZORES AIRLINES transferir a sua base operacional para a ilha Terceira.
Link: http://base.alra.pt:82/4DACTION/w_pesquisa_registo/3/2594
- ccxvii. Serviço Regional de Estatística dos Açores
Link: <http://estatistica.azores.gov.pt/>
- ccxviii. Instituto Nacional de Estatística
Link: <https://www.ine.pt>



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Capítulo V

1. TRABALHOS

A Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA realizou 20 reuniões, as quais se relatam abaixo, pela ordem cronológica da sua realização. Os trabalhos da comissão, e de acordo com a metodologia definida, incluíram a análise de um vasto conjunto de documentos e informações solicitado a diversas entidades, bem como a audição de várias entidades (individuais e coletivas). O relato sucinto das reuniões efetuadas é apresentado neste capítulo.

2. REUNIÕES

a) 1ª Reunião – 12 de fevereiro de 2015 – Horta

A primeira reunião da comissão decorreu na sede da Assembleia Legislativa da região Autónoma dos Açores, na cidade da Horta, no dia 12 de fevereiro de 2015 pelas 19h45m. A ordem de trabalhos, constante da convocatória ^[13] assinada pela presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, continha os seguintes pontos:

^[13] A convocatória é junta ao presente relatório, com as demais, constituindo o Anexo 8 (http://base.alra.pt:82/4DACTION/w_pesquisa_registo/8/7030)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

1 – Eleição da mesa da comissão; 2 – Calendarização e metodologia dos trabalhos da comissão; 3 – Outros assuntos.

No que concerne ao ponto um da ordem de trabalhos, a lista, única, para a mesa foi votada por maioria com 10 votos a favor e 2 votos contra. Foram, assim, eleitos: o Deputado André Bradford (PS) para presidente, a Deputada Catarina Moniz Furtado (PS) para relatora e o Deputado Joaquim Machado (PSD) para secretário da mesa da comissão. ^[14]

Relativamente ao ponto dois, o presidente André Bradford colocou à consideração da comissão a hipótese de se elaborar um questionário indicativo, abrindo um período de debate para os deputados se manifestarem.

Durante o debate usaram da palavra os Srs. deputados Jorge Macedo, Francisco César, Artur Lima, Paulo Estêvão, Aníbal Pires e Miguel Costa.

O deputado Jorge Macedo, em nome do PSD, disse nada ter a opor relativamente ao questionário indicativo, desde que esse não fosse limitativo; o deputado Francisco César, em nome do PS, afirmou que o espírito do PS é de abertura e reiterou as palavras do deputado Jorge Macedo no que diz respeito ao questionário indicativo; o deputado Artur Lima mostrou alguma reserva inicial relativamente ao questionário indicativo mas acabou por aceitar o mesmo, desde que os itens não fossem votados e que fossem todos acolhidos, sempre dentro da abrangência do objeto da comissão; o deputado Paulo Estêvão, nessa primeira intervenção, mostrou grande reserva e afirmou mesmo ser contra a elaboração do questionário; o deputado Aníbal Pires declarou nada ter a obstar relativamente ao questionário em causa, desde que esse pudesse ir sendo atualizado ao longo dos trabalhos da comissão, para que esta não ficasse, do dizer do próprio, “amarrada” aos quesitos iniciais. Na sequência dessa afirmação do deputado Aníbal

^[14] A reunião foi pública a partir do momento em que a mesa da comissão tomou posse.



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Pires, o presidente da comissão, deputado André Bradford, interveio para esclarecer que decorria do artigo 10º do Decreto Legislativo Regional nº 37/2012/A, de 18 de Setembro, que “o questionário indicativo é formulado inicialmente”, ou seja, se a opção fosse o questionário indicativo, esse, não sendo limitativo, não poderia ser alterado no meio ou final dos trabalhos da comissão. Por seu turno, o deputado Miguel Costa explicou que os quesitos são importantes exatamente porque o objeto é bastante abrangente.

Após um período de debate em torno da vantagem dos quesitos, dos mesmos serem orientadores e indicativos, até para a elaboração do relatório final, relativamente ao objeto, esse sim a verdadeira “baliza” das questões a suscitar, foi deliberado por unanimidade que a comissão trabalharia com um questionário indicativo e com um regimento interno de funcionamento. ^[15]

A finalizar a reunião, o presidente, deputado André Bradford, agendou a reunião seguinte para dia 25 de fevereiro de 2015, em Ponta Delgada.

b) 2ª Reunião – 25 de fevereiro de 2015 – Ponta Delgada

A reunião decorreu na delegação da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores na cidade de Ponta Delgada, com a ordem de trabalhos estabelecida na convocatória. ^[16]

^[15] A Deliberação nº 1/2015 de 12 de fevereiro é junta ao presente relatório como o Anexo 4 (<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao001.pdf>)

^[16] A Deliberação nº 1/2015 de 12 de fevereiro é junta ao presente relatório como o Anexo 4 (<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao001.pdf>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

A reunião iniciou-se com a apreciação da proposta de regimento interno de funcionamento da comissão ^[17] que, após algum debate e incorporação de sugestões dos vários partidos à mesma (que fora enviada a todos pelo presidente, deputado André Bradford), foi votada por unanimidade dos partidos presentes.

Relativamente ao ponto seguinte da ordem de trabalhos, concernente à relação com os órgãos de comunicação social, o presidente da comissão, deputado André Bradford, apresentou uma proposta oral que foi aprovada por unanimidade dos partidos presentes.

Nessa mesma reunião foi consolidado o questionário indicativo depois de serem apresentadas as propostas de quesitos de todos os partidos, exceto o BE, que não participou, justificadamente, na reunião. Da consolidação dos vários quesitos resultou a Deliberação ^[18] n.º 3 da comissão, aprovada por unanimidade dos partidos presentes.

No último ponto da ordem de trabalhos, o presidente, deputado André Bradford, elucidou a comissão relativamente ao número de diligências possíveis por cada partido. Assim, tratando-se de uma comissão requerida potestativamente, os partidos da oposição têm direito a propor de modo potestativo 24 solicitações de documentos e informações (4 por cada deputado) e 12 inquirições (2 por cada deputado), enquanto que o PS tem direito a 14 solicitações de documentos e informações (2 por cada deputado) e a 7 inquirições (1 por cada deputado). Estes cálculos resultam da conjugação do disposto nos pontos n.º 2 dos artigos 12.º e 13.º do Decreto Legislativo Regional n.º 37/2012/A de 18 de setembro. ^[19]

^[17] O Regimento Interno de Funcionamento da Comissão é junto ao presente relatório como Anexo 5 (<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao002.pdf>).

^[18] A Deliberação n.º 3 da comissão é junta ao presente relatório constituindo o Anexo 7 (<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao003.pdf>).

^[19] Decreto Legislativo Regional n.º 37/2012/A, de 18 de Setembro (http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/DLR37_2012_A.pdf).



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

c) 3ª Reunião – 18 de março de 2015 – Ponta Delgada

A reunião decorreu na delegação, da ilha de S. Miguel, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

Nesta reunião^[20] foram apresentadas, apreciadas e consolidadas a maioria das diligências a serem efetuadas pela comissão, quer no que respeita a solicitação de documentos e informações, quer no que diz respeito a inquirições.

Foi acordado, entre as forças partidárias presentes na reunião, definir um número de diligências que não fossem contabilizadas como está previsto na legislação ^[21] mas que, sendo comuns a todos os partidos, foram definidas por unanimidade, possibilitando assim maior número de diligências a efetuar pela comissão, para um maior esclarecimento do objeto da mesma.

Dos trabalhos desta reunião resultou a Deliberação nº 4/2015 ^[22], que foi aprovada por unanimidade.

Ainda nessa reunião, sem a presença da comunicação social e não sujeito a gravação, o presidente da comissão, deputado André Bradford, deu conhecimento aos deputados presentes do conteúdo da carta da Procuradora Geral da República, em resposta ao ofício com a referência Proc.º 38.18.00/1/X ^[23] de Sua Excelência a Presidente da

^[20] A convocatória é junta ao presente relatório, com as demais, constituindo o Anexo 8 (http://base.alra.pt:82/Doc_Noticias/NI7025.pdf).

^[21] Decreto Legislativo Regional nº 37/2012/A de 18 de Setembro (http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/DLR37_2012_A.pdf).

^[22] Deliberação nº 4/2015 de 18 de março é junta ao presente relatório como Anexo 9 (<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao004.pdf>)

^[23] Cópia do Ofício é junta ao presente relatório como Anexo 3. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Assembleia Legislativa da Região Autónoma. O conteúdo dessa carta é classificado como confidencial e como tal constitui o Anexo I do arquivo confidencial da comissão.

d) 4ª Reunião – 6 de maio de 2015 – Ponta Delgada

A reunião decorreu a 6 de maio na delegação, da ilha de S. Miguel da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores tendo em agenda ^[24] as audições ao Dr. Luís Parreirão, presidente do conselho de administração do Grupo SATA; Eng.º Francisco Gil, vogal do conselho de administração do Grupo SATA e o Dr. António Correia, representante da *Price Whaterhouse Coopers (PWC)*.

Embora estivessem agendadas três inquirições, apenas se realizaram duas, a do Eng.º Francisco Gil foi adiada.

Considerando que nenhum dos depoentes se opôs a que as suas audições fossem publicitadas, as transcrições dos depoimentos são juntas ao presente relatório como Anexo 9 ^[25], dele fazendo parte integrante.

e) 5ª Reunião – 7 de maio – Ponta Delgada

A reunião decorreu na delegação, da ilha de S. Miguel, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

^[24] A convocatória é junta ao presente relatório, com as demais, constituindo o Anexo 8 (http://base.alra.pt:82/Doc_Noticias/NI7111.pdf)

^[25] As transcrições, de todas as inquirições públicas, são juntas ao presente relatório, dele fazendo parte integrante e constituem o Anexo A. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Da agenda^[26] da reunião constava as audições à Senhora Dra. Teresa Tavares, representante da empresa *Deloitte* Portugal e ao Comandante Jaime Prieto, ex-presidente do Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil (SPAC).

Embora estivessem agendadas duas inquiriões, apenas se realizou a da Dra. Teresa Tavares, ficando a do Comte. Jaime Prieto adiada por impedimento de agenda imprevisto da sua parte.

Considerando que a depoente não se opôs a que a sua audição fosse publicitada, a transcrição do depoimento é junta ao presente relatório como Anexo 9 ^[27], dele fazendo parte integrante.

No final dessa reunião foi consolidada mais uma lista de novas diligências a efetuar pela comissão relativas a solicitação de documentos e informações. Uma foram comuns a todos os partidos, ficando por isso fora dos limites impostos pela legislação aplicável ^[28], outras foram solicitadas de forma potestativa, bem como diligência relativa a alguns anexos que o deputado Joaquim Machado detetou estarem em falta às atas do conselho de administração da SATA Internacional. Os documentos e informações solicitados integram a Deliberação ^[29] nº 5 da comissão. Essa consolidação foi feita em tempo designado por “expediente” e que, por opção unânime, decorria no final de cada reunião. No caso, e atendendo a que se realizaram duas reuniões em dois dias consecutivos, a comissão optou por consolidar tudo numa única deliberação.

^[26] Conforme convocatória que é junta ao presente relatório, com as demais, como Anexo 8 (http://base.alra.pt:82/Doc_Noticias/NI7170.pdf).

^[27] As transcrições, de todas as inquiriões públicas, são juntas ao presente relatório, dele fazendo parte integrante e constituem o Anexo A. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[28] Decreto Legislativo Regional nº 37/2012/A, de 18 de setembro (http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/DLR37_2012_A.pdf)

^[29] A Deliberação nº 5/2015 de 6 e 7 de maio é junta ao presente relatório como Anexo 10. (<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao005.pdf>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

f) 6ª Reunião – 13 de maio – Ponta Delgada

A reunião decorreu na delegação, da ilha de S. Miguel, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

Na convocatória ^[30] da reunião constavam as audições ao Senhor Eng.º Manuel António Cansado, ex-presidente do conselho de administração do Grupo SATA e ao Senhor Professor Doutor António Gomes de Meneses, ex-presidente do conselho de administração do Grupo SATA.

Embora estivessem agendadas duas inquirições, apenas decorreu parte da inquirição ao Senhor Eng.º Manuel António Cansado, que, não se tendo oposto a que a sua audição fosse publicitada, a transcrição do depoimento é junta ao presente relatório como Anexo 9. ^[31]

Durante a audição do Senhor Eng.º Manuel António Cansado, a reunião foi interrompida pela ocorrência de um incidente suscitado pelo deputado Joaquim Machado, ao levantar dúvidas relativamente à participação na reunião do deputado José Contente (em substituição do deputado Miguel Costa), por ter integrado elenco governativo durante o período em análise na comissão relativamente ao Grupo SATA.

^[30] Conforme convocatória que é junta ao presente relatório, com as demais, como Anexo 8 (http://base.alra.pt:82/Doc_Noticias/NI7181.pdf).

^[31] As transcrições, de todas as inquirições públicas, são juntas ao presente relatório, dele fazendo parte integrante e constituem o Anexo A. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Como sequência do incidente, e após vasto debate e alguns intervalos, foi determinada a interrupção da audição, como se pode constatar no relato da ata nº 6 anexa ao presente relatório. ^[32]

Na sequência desse incidente, decidiu a comissão elaborar um projeto de deliberação ^[33] para ser apreciado e votado em plenário, subscrito por todos os deputados que integram a comissão – à exceção do deputado Paulo Estêvão da Representação Parlamentar do PPM –, que visava (i) a suspensão dos trabalhos da comissão por quinze dias, a contar a partir do dia de aprovação do mesmo, (ii) pedido de parecer jurídico independente sobre a questão levantada na reunião, a possível existência de incompatibilidades de alguns deputados em relação ao objeto da comissão e (iii) análise e emissão de parecer relativo ao parecer jurídico a solicitar, por parte da Comissão Permanente de Assuntos Parlamentares, Ambiente e Trabalho.

O projeto de deliberação foi apreciado e votado na reunião plenária do dia 19 de maio de 2015, constituindo a Deliberação nº 1/2015 de 19 de maio. ^[34]

O parecer da Comissão de Assuntos Parlamentares, Ambiente e Trabalho, sobre o parecer solicitado no ponto 2 da Deliberação nº 1/2015 de 19 de maio, foi emitido em relatório ^[35] datado de 17 de junho de 2015.

g) 7ª Reunião – 25 de junho de 2015 – Ponta Delgada

^[32] A ata nº 6 é junta ao presente relatório, com as demais, como Anexo 6.

(<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/ata006.pdf>)

^[33] O Projeto de Deliberação nº 3/X é junto ao presente relatório como Anexo 11

(<http://base.alra.pt:82/iniciativas/iniciativas/XEPjD003.pdf>).

^[34] A Deliberação nº 1/2015, de 19 de maio da ALRAA é junta ao presente relatório como Anexo 11

(<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao001.pdf>)

^[35] O relatório da CAPAT é junto ao presente relatório como Anexo 12

(<http://base.alra.pt:82/iniciativas/comissao/XCPjD003.pdf>).



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

A reunião decorreu na delegação, da ilha de S. Miguel, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

A convocatória da reunião ^[36] consistia na reorganização da agenda da comissão, na sequência da interrupção dos trabalhos e outros assuntos.

O presidente da comissão, deputado André Bradford, começou por referir que o relatório da CAPAT havia sido distribuído a todos os deputados da comissão e abriu período de debate sobre a matéria. Não tendo havido inscrições, o senhor presidente passou ao reagendamento dos trabalhos. No entanto, o partido socialista, através da deputada Marta Couto, pediu um aditamento à documentação solicitada relativa ao Fundo de Pensões, mais especificamente, um complemento onde constem os montantes relativos a dinheiros próprios do Grupo SATA e não exclusivo do Fundo de Pensões (este documento do Fundo de Pensões foi objeto de diligência na Deliberação nº 5 ^[37] da comissão).

Relativamente ao reagendamento da comissão, o presidente da comissão, deputado André Bradford, informou que, face ao tempo de suspensão dos trabalhos da comissão e ao facto do mês de agosto não ser contabilizado, o prazo da comissão era 27 de Setembro de 2015. Mais informou que estavam pendentes, ainda, doze inquirições, dez das quais presenciais e duas por escrito e ainda mais duas segundas inquirições. Considerando as inquirições a efetuar, ficaram agendadas duas rondas de inquirições para os dias 16 e 17 de julho e 22 e 23 do mesmo mês.

^[36] Conforme convocatória que é junta ao presente relatório, com as demais, como Anexo 8 (http://base.alra.pt:82/Doc_Noticias/NI7311.pdf).

^[37] A deliberação nº 5/ 2015 é junta ao presente relatório como Anexo 10 (<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao005.pdf>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

h) 8ª Reunião – 16 de julho de 2015 – Ponta Delgada

A reunião decorreu na delegação, da ilha de S. Miguel, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

Da agenda ^[38] da reunião constava a continuação da audição ao ex-presidente do conselho de administração do Grupo SATA, Eng.º Manuel António Cansado, e a audição ao ex-presidente do conselho de administração do Grupo SATA, Professor Doutor António Gomes de Menezes.

Considerando que nenhum dos depoentes se opôs a que as suas audições fossem publicitadas, as transcrições dos depoimentos são juntas ao presente relatório como Anexo 9 ^[39], dele fazendo parte integrante.

i) 9ª Reunião – 17 de julho de 2015 – Ponta Delgada

A reunião decorreu na delegação, da ilha de S. Miguel, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

Da agenda ^[40] da reunião constava as audições ao representante nos Açores do Sindicato dos Trabalhadores da Aviação Civil (SINTAC), Sr. Filipe Rocha, e ao ex-presidente do Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil (SPAC), Comandante Jaime Prieto.

^[38] Conforme convocatória que é junta ao presente relatório, com as demais, como Anexo 8 (http://base.alra.pt:82/Doc_Noticias/NI7381.pdf).

^[39] As transcrições, de todas as inquirições públicas, são juntas ao presente relatório, dele fazendo parte integrante e constituem o Anexo A. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[40] Conforme convocatória que é junta ao presente relatório, com as demais, como Anexo 8 (http://base.alra.pt:82/Doc_Noticias/NI7381.pdf).



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Considerando que nenhum dos depoentes se opôs a que as suas audições fossem publicitadas, as transcrições dos depoimentos são juntas ao presente relatório como Anexo 9 ^[41], dele fazendo parte integrante.

j) 10ª Reunião – 22 de julho de 2015 – Ponta Delgada

A reunião decorreu na delegação, da ilha de S. Miguel, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

Da agenda ^[42] da reunião constava as audições aos vogais executivos do conselho de administração do Grupo SATA, Eng. Francisco Gil e Dra. Isabel Barata.

Considerando que nenhum dos depoentes se opôs a que as suas audições fossem publicitadas, as transcrições dos depoimentos são juntas ao presente relatório como Anexo 9 ^[43], dele fazendo parte integrante.

k) 11ª Reunião – 23 de julho de 2015 – Ponta Delgada

A reunião decorreu na delegação, da ilha de S. Miguel, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

^[41] As transcrições, de todas as inquirições públicas, são juntas ao presente relatório, dele fazendo parte integrante e constituem o Anexo A. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[42] Conforme convocatória que é junta ao presente relatório, com as demais, como Anexo 8 (http://base.alra.pt:82/Doc_Noticias/NI7401.pdf).

^[43] As transcrições, de todas as inquirições públicas, são juntas ao presente relatório, dele fazendo parte integrante e constituem o Anexo A. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Da agenda ^[44] da reunião constava as audições ao piloto da SATA Internacional, Comandante Abel Coelho, e à representante dos Trabalhadores no conselho de administração do Grupo SATA, como membro não executivo, Dra. Filipa Rosa.

Considerando que nenhum dos depoentes se opôs a que as suas audições fossem publicitadas, as transcrições dos depoimentos são juntas ao presente relatório como Anexo 9 ^[45], dele fazendo parte integrante.

No final dessa reunião foi consolidada mais uma lista de novas diligências a efetuar pela comissão, relativas a solicitação de documentos e informações. Umas foram comuns a todos os partidos, ficando por isso fora dos limites impostos pela legislação aplicável ^[46], outras foram solicitadas de forma potestativa. Os documentos e informações solicitados integram a Deliberação ^[47] nº 6 da comissão. Essa consolidação foi feita em tempo designado por “expediente” e que, por opção unânime, decorria no final de cada reunião. No caso, e atendendo a que se realizaram duas reuniões em dois dias consecutivos, em duas semanas consecutivas, a comissão optou por consolidar tudo numa única deliberação.

I) 12ª Reunião – 10 de Setembro de 2015 – Ponta Delgada

A reunião decorreu na delegação, da ilha de S. Miguel, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

^[44] Conforme convocatória que é junta ao presente relatório, com as demais, como Anexo 8 (http://base.alra.pt:82/Doc_Noticia/N17401.pdf).

^[45] As transcrições, de todas as inquirições públicas, são juntas ao presente relatório, dele fazendo parte integrante e constituem o Anexo A. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[46] Decreto Legislativo Regional nº 37/2012/A, de 18 de Setembro. (http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/DLR37_2012_A.pdf)

^[47] A Deliberação nº 6/2015 de 16, 17, 22 e 23 de julho é junta ao presente relatório como Anexo 14. (<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao006.pdf>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Da agenda ^[48] da reunião constava as audições ao Diretor do Gabinete de Relações Laborais do Grupo SATA, Dr. João Melo, e à Inspetora Regional do Trabalho, Dra. Lina Freitas.

Considerando que o depoente João Melo se opôs a que as suas audições fossem publicitadas ^[49] (ficando em arquivo confidencial e só podendo ser consultadas e publicitadas com autorização do próprio, segundo legislação aplicável), apenas a transcrição do depoimento da Inspetora Regional do Trabalho é junta ao presente relatório como Anexo 9 ^[50], dele fazendo parte integrante.

m) 13ª Reunião – 11 de Setembro de 2015 – Ponta Delgada

A reunião decorreu na delegação, da ilha de S. Miguel, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

Da agenda ^[51] da reunião constava as audições ao presidente da Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo (APAVT), Dr. Pedro Costa Ferreira, e à ex-presidente do conselho de administração da SATA, Dra. Berta Cabral.

^[48] Conforme convocatória que é junta ao presente relatório, com as demais, como Anexo 8 (http://base.alra.pt:82/Doc_Noticias/NI7447.pdf).

^[49] Decreto Legislativo Regional nº 37/2012/A, de 18 de Setembro (http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/DLR37_2012_A.pdf)

^[50] As transcrições, de todas as inquirições públicas, são juntas ao presente relatório, dele fazendo parte integrante e constituem o Anexo A. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[51] Conforme convocatória que é junta ao presente relatório, com as demais, como Anexo 8 (http://base.alra.pt:82/Doc_Noticias/NI7447.pdf).



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Considerando que nenhum dos depoentes se opôs a que as suas audições fossem publicitadas, as transcrições dos depoimentos são juntas ao presente relatório como Anexo 9 ^[52], dele fazendo parte integrante.

No final dessa reunião foi consolidada mais uma lista de novas diligências a efetuar pela comissão relativas a solicitação de documentos e informações. Uma foram comuns a todos os partidos, ficando por isso fora dos limites impostos pela legislação aplicável ^[53], outras foram solicitadas de forma potestativa.

O presidente da comissão, deputado André Bradford, propôs o encerramento das inquirições da comissão até ao final de outubro, bem como o estabelecimento de 21 de setembro como data limite para fazer chegar à comissão diligências potestativas, de modo a garantir que, para as inquirições de outubro, a comissão já tivesse à sua disposição os documentos e informações solicitados. A proposta foi acatada por unanimidade.

Os documentos e informações solicitados nesta reunião e os pedidos que chegaram por escrito ao presidente da comissão (até 21 de Setembro, como estipulado) integram a Deliberação nº 7 ^[54] da comissão. No caso, e atendendo a que se realizaram duas reuniões em dois dias consecutivos e ao prazo dado para envio de diligências potestativas ao presidente da comissão, esta optou por consolidar tudo numa única deliberação.

^[52] As transcrições, de todas as inquirições públicas, são juntas ao presente relatório, dele fazendo parte integrante e constituem o Anexo A. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[53] Decreto Legislativo Regional nº 37/2012/A de 18 de Setembro
(http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/DLR37_2012_A.pdf)

^[54] A Deliberação nº 7/2015, de 21 de setembro é junta ao presente relatório como Anexo 15.
(<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao007.pdf>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

n) 14ª Reunião – 12 de outubro de 2015 – Ponta Delgada

A reunião decorreu na delegação, da ilha de S. Miguel, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

Da agenda ^[55] da reunião constava as audições ao ex-diretor da Manutenção da SATA, Eng.º José Carlos Laia Roque, e ao piloto da SATA Internacional, Comandante Miguel da Ponte Sancho.

Considerando que o depoente José Carlos Laia se opôs a que a sua audição fosse publicitada (ficando em arquivo confidencial e só podendo ser consultadas e publicitadas com autorização do próprio, segundo legislação aplicável), apenas a transcrição do depoimento do Comandante Miguel Sancho é junta ao presente relatório como Anexo 9 ^[56], dele fazendo parte integrante.

o) 15ª Reunião – 13 de outubro de 2015 – Ponta Delgada

A reunião decorreu na delegação, da ilha de S. Miguel, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

Da agenda ^[57] da reunião constava a audição ao ex-vogal executivo do conselho de administração da SATA para a área comercial, Dr. Rui Miguel Cortez de Castro e Quadros.

^[55] Conforme convocatória que é junta ao presente relatório, com as demais, como Anexo 8 (http://base.alra.pt:82/Doc_Noticias/NI7515.pdf).

^[56] Conforme convocatória que é junta ao presente relatório, com as demais, como Anexo 8 (http://base.alra.pt:82/Doc_Noticias/NI7515.pdf).

^[57] Conforme convocatória que é junta ao presente relatório, com as demais, como Anexo 8 (http://base.alra.pt:82/Doc_Noticias/NI7515.pdf).



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Considerando que o depoente não se opôs a que a sua audição fosse publicitada, a transcrição do seu depoimento é junta ao presente relatório como Anexo 9 ^[58], dele fazendo parte integrante.

No fim desta reunião foram solicitadas diligências por parte do BE, anunciadas durante o decorrer da audição do Comandante Miguel Sancho e, após algum debate entre os partidos da comissão, em fase não pública da reunião, a deputada Zuraida Soares acabou por prescindir das diligências, pedindo que constasse em relatório que o BE abdicava da solicitação dos documentos, considerando o teor do esclarecimento do Comandante Miguel Sancho ^[59] enviado ao presidente da comissão e porque, segundo a própria, “há um valor mais alto que se levanta, o de defender a SATA”.

O PSD, por seu turno, propôs a inquirição do Comandante Nuno Jardim. Atendendo a que o PSD já não tinha direito a inquirições potestativas, a proposta foi votada e a mesma foi rejeitada com os votos contra do PS e do BE e votos favoráveis do PSD e CDS.O PCP e o PPM não votaram por estarem a faltar, justificadamente, a esta fase da reunião.

O CDS voltou a insistir que havia um documento que continuava em falta na comissão por parte da SATA, nomeadamente o quadro de pessoal, com salários e categorias, discriminado por funcionário.

p) 16ª Reunião – 19 de outubro de 2015 – Ponta Delgada

^[58] As transcrições, de todas as inquirições públicas, são juntas ao presente relatório, dele fazendo parte integrante e constituem o Anexo A. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[59] A carta do Comte. Miguel Sancho integra o Anexo B do presente relatório <http://www.alra.pt/download/links.zip>



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

A reunião decorreu na delegação, da ilha de S. Miguel, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

Da agenda ^[60] da reunião constava as audições ao presidente da direção da *Price Whaterhouse Cooper's (PWC)*, Dr. António Correia, e ao presidente do conselho de administração do Grupo SATA, Dr. Luís Parreirão (segunda vinda à comissão).

No início da audição do Dr. Luís Parreirão, e considerando que o presidente do conselho de administração do Grupo SATA trouxe à comissão um *dossier* com documentos novos, a comissão deliberou suspender a audição e transferi-la para o dia seguinte, de modo a possibilitar aos deputados da comissão uma análise da documentação trazida.

Essa alteração provocou o adiamento da audição do Senhor Secretário Regional do Turismo e Transportes prevista para o dia seguinte.

Considerando que o primeiro depoente, Dr. António Correia, não se opôs a que a sua audição fosse publicitada, a transcrição do seu depoimento é junta ao presente relatório como Anexo 9 ^[61], dele fazendo parte integrante.

No fim desta reunião foram solicitadas diligências por parte do PPM, a título potestativo, que se consubstanciaram na Deliberação nº 8 ^[62] da comissão.

q) 17ª Reunião – 20 de outubro de 2015 – Ponta Delgada

^[60] Conforme convocatória que é junta ao presente relatório, com as demais, como Anexo 8 (http://base.alra.pt:82/Doc_Noticias/NI7532.pdf).

^[61] As transcrições, de todas as inquirições públicas, são juntas ao presente relatório, dele fazendo parte integrante e constituem o Anexo A. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[62] A Deliberação nº 8/2015, de 20 de outubro, da CPISATA é junta ao presente relatório como Anexo16. (<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao008.pdf>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

A reunião decorreu na delegação, da ilha de S. Miguel, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

Da agenda ^[63] da reunião constava as audições ao *Senior Partner* da *Boston Consulting Group*, Dr. Luís Gravito, e ao Secretário Regional do Turismo e Transportes, Eng.º Vítor Fraga. Contudo, pelos motivos aduzidos no ponto anterior, a segunda audição deste dia de reunião foi feita ao presidente do conselho de administração do Grupo SATA, Dr. Luís Parreirão, ficando a do Secretário Regional agendada para dia 9 de novembro.

Considerando que nenhum dos depoentes se opôs a que as suas audições fossem publicitadas, a transcrição dos seus depoimentos é junta ao presente relatório como Anexo 9 ^[64], dele fazendo parte integrante.

r) 18ª Reunião – 9 de novembro de 2015 – Ponta Delgada

A reunião decorreu na delegação, da ilha de S. Miguel, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

A agenda ^[65] da reunião tinha como ponto único a audição ao Secretário Regional do Turismo e Transportes, Eng.º Vítor Manuel Ângelo de Fraga.

^[63] Conforme convocatória que é junta ao presente relatório, com as demais, como Anexo 8 http://base.alra.pt:82/Doc_Noticias/NI7532.pdf.

^[64] As transcrições, de todas as inquirições públicas, são juntas ao presente relatório, dele fazendo parte integrante e constituem o Anexo A. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[65] Conforme convocatória que é junta ao presente relatório, com as demais, como Anexo 8 (http://base.alra.pt:82/Doc_Noticias/NI7582.pdf).



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Considerando que o depoente não se opôs a que a sua audição fosse publicitada, a transcrição do seu depoimento é junta ao presente relatório como Anexo 9 ^[66], dele fazendo parte integrante.

s) 19ª Reunião - 18 de dezembro – Ponta Delgada

A reunião decorreu na delegação, da ilha de S. Miguel, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

A agenda ^[67] da reunião tinha como primeiro ponto a apresentação, pela relatora, do esquema de construção do Relatório Final (qual a estrutura, número de capítulos, conteúdos dos mesmos, entre outros detalhes). Após a explanação feita pela relatora, ficou acordado, por proposta do presidente da comissão, deputado André Bradford, que os primeiros cinco capítulos seriam distribuídos a todos os deputados após o término da reunião.

O capítulo VI, relativo às respostas aos quesitos/conclusões, ficou de ser enviado a toda a comissão até ao fim do dia 23 de dezembro, para apreciação.

Foi agendada, de acordo com contato prévio entre o deputado André Bradford e os coordenadores dos partidos que integram a comissão, que a data para a última reunião seria 28 de dezembro, isto apesar de o dia limite para apresentação do relatório ser 27 de dezembro – mas, atendendo a que é domingo, a reunião de encerramento dos

^[66] As transcrições, de todas as inquirições públicas, são juntas ao presente relatório, dele fazendo parte integrante e constituem o Anexo A. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[67] Conforme convocatória que é junta ao presente relatório, com as demais, como Anexo 8 (http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/DLR37_2012_A.pdf)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

trabalhos da comissão foi agendada para o primeiro dia útil seguinte, i.e., 28 de dezembro.

t) 20ª Reunião – 28 de dezembro de 2015 – Ponta Delgada

A reunião decorreu na delegação, da ilha de S. Miguel, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

A agenda ^[68] da reunião tinha como ponto único a apreciação e votação do Relatório Final da comissão.

A metodologia adotada, para apreciação e votação do Relatório Final da CPISATA, foi a votar as respostas aos quesitos, uma a uma, e as respetivas conclusões aos itens foram votadas em bloco, em cada um dos itens.

Durante a reunião, ao longo da votação ^[69] das respostas aos quesitos e das conclusões, foram sendo apresentadas e votadas propostas de alteração, aditamento e eliminação, escritas e orais, dos vários partidos. ^[70]

Foi decidido por unanimidade dos partidos interromper a reunião entre as 20h00 e as 21h30 para jantar e continuar os trabalhos até ao final da votação, o que aconteceu às 02h40m de dia 29 de dezembro.

^[68] Conforme convocatória que é junta ao presente relatório, com as demais, como Anexo 8 (http://base.alra.pt:82/Doc_Noticias/NI7742.pdf).

^[69] Conforme grelha que consta do ponto 1. do Capítulo VII do presente relatório.

^[70] As propostas de alteração, aditamento e eliminação, apresentadas durante a votação, são juntas ao presente relatório como Anexo 17. <http://www.alra.pt/download/propalt.zip>



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

O resultado da votação final global do relatório, que decorreu após todas as parcelares, foi **aprovado por maioria** com votos favoráveis do PS, abstenção do BE e votos contra do PSD, CDS/PP, PCP e PPM.

Foi estipulado que as declarações de voto escritas seriam enviadas à comissão até às 24h00 do dia 30 de dezembro e que a redação final do Relatório seria enviada, a todos os deputados da comissão pela relatora, no dia 5 de janeiro de 2016.



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Capítulo VI

ITENS E RESPOSTAS AOS QUESITOS/CONCLUSÕES

1. “SITUAÇÃO DO GRUPO SATA NOS DOMÍNIOS ECONÓMICO-FINANCEIRO. DEVERÃO SER IDENTIFICADOS, NOMEADAMENTE, OS EFEITOS QUE DECORRERAM DO RELACIONAMENTO FINANCEIRO, AO LONGO DO PERÍODO EM CAUSA, QUE EXISTIU ENTRE O GRUPO, POR UM LADO, E OS GOVERNOS REGIONAL E DA REPÚBLICA, POR OUTRO”

O trabalho desta Comissão de Inquérito centrou-se no período temporal 2009 – 2014, salvo análise de outros períodos específicos, anteriores ou posteriores, nos quais tenham decorrido factos com reflexo no âmbito daquela.

Neste contexto, a Comissão começou por averiguar a evolução económico-financeira das empresas do Grupo SATA ao longo dos cinco anos compreendidos no seu objeto.

1.1. Qual a evolução económica e financeira do Grupo SATA?



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

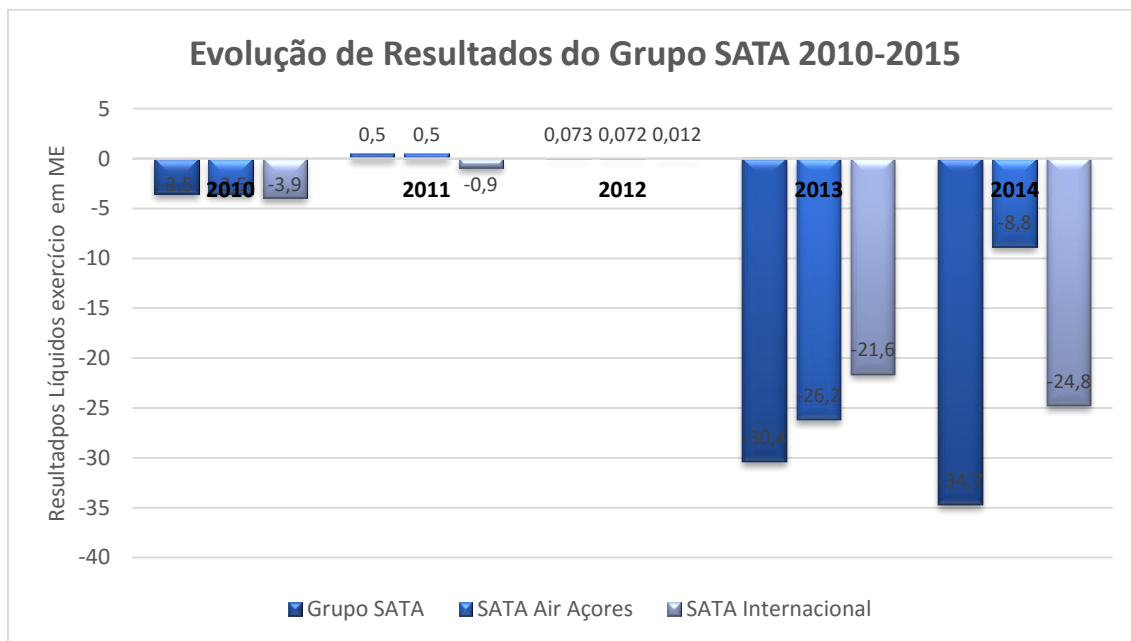


Gráfico 1 - Evolução de Resultados do Grupo SATA 2010-2015 ^[71]

1.2. Quais as razões objetivas que justificaram a evolução económica e financeira do Grupo SATA?

O Grupo SATA manteve sua situação económica e financeira relativamente estável até ao ano de 2012, inclusive, com os resultados líquidos a manterem-se perto de uma situação de equilíbrio ^[72], se descontarmos ao ano de 2010 os custos atípicos com a crise das cinzas vulcânicas e custo do *jet-fuel*. ^[73]

Tendo em conta o exposto, conclui-se que a deterioração dos resultados do Grupo SATA, no ano de 2013, se deve sobretudo ao aumento dos gastos operacionais da SATA

^[71] Relatórios e Contas da SATA dos anos mencionados (importa ter em consideração que houve alteração de critérios contabilísticos e de apresentação de resultados a partir de 2014 inclusive, incorporando-se as reservas de âmbito das contas do ano anterior); integram o Anexo B.

^[72] Vide quesito 1.1

^[73] Relatório e Contas da SATA Internacional, 2010; integra o Anexo B

<http://www.alra.pt/download/anexo.zip>



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Internacional em cerca 10,8 ME e a uma diminuição dos ganhos operacionais em cerca de 11,1 ME, nomeadamente, aumento com pessoal, manutenção, incluindo evento *one-off*, e quebras no mercado doméstico e *charter*, operações determinantes para a empresa.

Em 2014, os resultados líquidos agravaram-se, apesar da redução verificada no volume de gastos operacionais, por causa do impacto da redução dos ganhos operacionais da empresa (vendas), sobretudo na SATA Internacional, -11%, cerca de -14 ME, devido a um contexto económico pouco favorável, que levou a quebras no volume de passageiros transportados no mercado doméstico e também da descida da tarifa média nos mercados regulares norte-americanos.

1.3 Qual o grau de incumprimento/cumprimento do relacionamento financeiro entre o Grupo SATA e os governos da República e Regional?

No que respeita a 2010:

- a) Dívida do Governo Regional à SATA Air Açores por conta do auxílio financeiro previsto no contrato de concessão de serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores ^[74]: 21,2 ME
- b) Dívida do Governo da República à SATA Air Açores por conta do contrato de concessão dos serviços aéreos regulares Funchal/Porto Santo ^[75]: 2 ME
 - i. Custo da dívida para a SATA Air Açores sem juros no ano corrente ^[76]: 437 mil euros;

^[74] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013, pág. 12; integra o Anexo B

^[75] Estudo da *Boston Consulting Group* para o Grupo SATA, abril 2014; integra o Anexo B

^[76] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013, pág.14; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

c) Dívida do Governo da República à SATA Internacional por conta do auxílio financeiro previsto no contrato de Obrigações de Serviço Público de transporte aéreo entre a Região Autónoma dos Açores, o Continente Português e a Região Autónoma da Madeira ^[77]: 18,9 ME

i. Custo da dívida para a SATA Internacional em juros no ano corrente ^[78]: 768 mil euros

1. Total da dívida de entidades públicas ao Grupo SATA: 50,1 ME

2. Impacto da dívida de entidades públicas em resultados do Grupo SATA no ano corrente ^[79]: 1,2 ME

No que respeita a 2011:

a) Dívida do Governo Regional à SATA Air Açores por conta do auxílio financeiro previsto no contrato de concessão de serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores ^[80]: 22,1 ME

b) Dívida do Governo da República à SATA Air Açores por conta do contrato de concessão dos serviços aéreos regulares Funchal/Porto Santo ^[81]: 1,6 ME

i. Custo da dívida para a SATA Air Açores sem juros no ano corrente ^[82]: 806 mil euros;

c) Dívida do Governo da República à SATA Internacional por conta do auxílio financeiro previsto no contrato de Obrigações de Serviço Público de transporte

^[77] Relatório e Contas SATA Internacional, 2010; integra o Anexo B

^[78] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013, pág.14; integra o Anexo B

^[79] Estudo da *Boston Consulting Group* para o Grupo SATA, abril 2014; integra o Anexo B

^[80] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013, pág.14; integra o Anexo B

^[81] Estudo da *Boston Consulting Group* para o Grupo SATA, abril 2014; integra o Anexo B

^[82] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013, pág.14; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

aéreo entre a Região Autónoma dos Açores, o Continente português e a Região Autónoma da Madeira ^[83]: 18,5ME

- i. Custo da dívida para a SATA Internacional em juros no ano corrente ^[84]: 768 mil euros

1. Total da dívida de entidades públicas ao Grupo SATA: 42,1 ME

2. Impacto da dívida de entidades públicas em resultados do Grupo SATA no ano corrente ^[85]: 1,3 ME

No que respeita a 2012:

- a) Dívida do Governo Regional à SATA Air Açores por conta do auxílio financeiro previsto no contrato de concessão de serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores ^[86]: 35,5 ME
- b) Dívida do Governo da República à SATA Air Açores por conta do contrato de concessão dos serviços aéreos regulares Funchal/Porto Santo ^[87]: 1,5 ME
 - i. Custo da dívida para a SATA Air Açores em juros no ano corrente ^[88]: 1,5 ME;
- c) Dívida do Governo da República à SATA Internacional por conta do auxílio financeiro previsto no contrato de Obrigações de Serviço Público de

^[83] Relatório e Contas SATA Internacional, 2010; integra o Anexo B

^[84] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013,pág.14; integra o Anexo B

^[85] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013,pág.14; integra o Anexo B

^[86] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013,pág.14; integra o Anexo B

^[87] Estudo da *Boston Consulting Group* para o Grupo SATA, abril 2014; integra o Anexo B

^[88] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013,pág.14; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

transporte aéreo entre a Região Autónoma dos Açores, o Continente português e a Região Autónoma da Madeira ^[89]: 16,2 ME

i. Custo da dívida para a SATA Internacional em juros no ano corrente ^[90]: 768 mil euros

1. Total da dívida de entidades públicas ao Grupo SATA: 52,6 ME

2. Impacto da dívida de entidades públicas em resultados do Grupo SATA no ano corrente ^[91]: 1,2 ME

No que respeita a 2013:

- a) Dívida do Governo Regional à SATA Air Açores por conta do auxílio financeiro previsto no contrato de concessão de serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores ^[92]: 38,8 ME
- b) Dívida do Governo da República à SATA Air Açores por conta do contrato de concessão dos serviços aéreos regulares Funchal/Porto Santo ^[93]: 1,5 ME
- i. Custo da dívida para a SATA Air Açores sem juros no ano corrente: 1,5 ME;
- c) Dívida do Governo da República à SATA Internacional por conta do auxílio financeiro previsto no contrato de Obrigações de Serviço Público de transporte aéreo entre a Região Autónoma dos Açores, o Continente português e a Região Autónoma da Madeira ^[94]: 14,2 ME

^[89] Relatório e Contas SATA Internacional, 2010; integra o Anexo B

^[90] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013, pág.14; integra o Anexo B

^[91] Estudo da *Boston Consulting Group* para o Grupo SATA, abril 2014; integra o Anexo B

^[92] Relatório e Contas Integrado, 2014, p. 127; integra o Anexo B

^[93] Relatório e Contas Integrado, 2014, p. 127; integra o Anexo B

^[94] Relatório e Contas Integrado, 2014, p. 127; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- i. Custo da dívida para a SATA Internacional em juros no ano corrente: 768 mil euros

1. Total da dívida de entidades públicas ao Grupo SATA: 54,4 ME

2. Impacto da dívida de entidades públicas em resultados do Grupo SATA no ano corrente: 1,2 ME

Finalmente, no que respeita a 2014:

- a) Dívida do Governo Regional à SATA Air Açores por conta do auxílio financeiro previsto no contrato de concessão de serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores ^[95]: 45,3 ME
- b) Dívida do Governo da República à SATA Air Açores por conta do contrato de concessão dos serviços aéreos, regulares, Funchal/Porto Santo ^[96]: 568,8 mil euros
 - i. Custo da dívida para a SATA Air Açores sem juros no ano corrente ^[97]: 1,8 ME;
- c) Dívida do Governo da República à SATA Internacional por conta do auxílio financeiro previsto no contrato de Obrigações de Serviço Público de transporte aéreo entre a Região Autónoma dos Açores, o Continente português e a Região Autónoma da Madeira ^[98]: 17,2 ME
 - i. Custo da dívida para a SATA Internacional em juros no ano corrente: N/D

^[95] Relatório e Contas Integrado, 2014, p. 128; integra o Anexo B

^[96] OSP terminadas a 31 de dezembro de 2013

^[97] Declarações do Dr. Luís Parreirão (pág. 29 da transcrição da sua audição)

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[98] Relatório e Contas Integrado, 2014, p. 128; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

1. Total da dívida de entidades públicas ao Grupo SATA: **60 ME**
2. Impacto da dívida de entidades públicas em resultados do Grupo SATA no ano corrente ^[99]: **1,2 ME**

1. 4. Qual a dívida financeira e comercial, bem como o seu custo?

2010 ^[100]

- a) Dívida financeira (total Grupo SATA) – 101ME
 Locações Financeiras – 75,9 ME
 Financiamentos Bancários – 25,1
- b) Dívida comercial – 18,9 ME
- c) Custo da dívida – 1,7

2011 ^[101]

- a) Dívida financeira (total Grupo SATA) – 97 ME
 Locações Financeiras - 27 ME
 Financiamentos Bancários – 70 ME
- b) Dívida comercial – 16,5 ME
- c) Custo da dívida - 4,3 ME

2012 ^[102]

- a) Dívida financeira (total Grupo SATA) – 115
 Locações Financeiras – 63 ME
 Financiamentos Bancários – 52 ME
- b) Dívida comercial – 13,4 ME
- c) Custo da dívida – 5,9 ME

2013 ^[103]

- a) Dívida financeira (total Grupo SATA) – 142,2
 Locações Financeiras – 14,1 ME

^[99] Relatório e Contas Integrado, 2014, p. 128; integra o Anexo B

^[100] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013, pág.11 e 25; integra o Anexo B

^[101] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013, pág.21; integra o Anexo B

^[102] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013, pág.21; integra o Anexo B

^[103] Relatório e Contas Integrado, 2014, p. 131; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Financiamentos Bancários – 85,6

b) Dívida comercial – 14,1 ME

c) Custo da dívida – 7,9 ME

2014 ^[104]

a) Dívida financeira (total Grupo SATA) – 162,3

Loações Financeiras - 50,2 ME

Financiamentos Bancários - 102,1

b) Dívida comercial – 21,3 ME

c) Custo da dívida – 8,9 ME

1.5. Quais os Resultados Operacionais, Resultados antes de impostos e Resultados Líquidos?

2010 ^[105]

a) Resultados Operacionais Grupo SATA – -1,8 ME

SATA Air Açores – -1,7 ME

SATA Internacional – -3,979 ME

b) Resultados antes de Impostos Grupo SATA – -3,5 ME

SATA Air Açores – 3,3 ME

SATA Internacional – -4,1 ME

c) Resultado líquido do exercício Grupo SATA - -3,5 ME

SATA Air Açores – 3,5 ME

SATA Internacional – -3,9 ME

2011 ^[106]

a) Resultados Operacionais Grupo SATA – 4,5 ME

SATA Air Açores – 3,2 ME

SATA Internacional – 0,438 ME

b) Resultados antes de Impostos Grupo SATA – 0,3 ME

SATA Air Açores – 0,2 ME

SATA Internacional – -0,8 ME

^[104] Relatório e Contas Integrado, 2014, p. 131; integra o Anexo B

^[105] Relatório e Contas Grupo SATA, 2011; integra o Anexo B

^[106] Relatório e Contas Integrado Grupo SATA, 2012; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- c) Resultado líquido do exercício Grupo SATA – 0,5 ME
 - SATA Air Açores– 0,5 ME
 - SATA Internacional – -0,9 ME

2012 ^[107]

- a) Resultados Operacionais Grupo SATA – 4,5 ME
 - SATA Air Açores– 3,2 ME
 - SATA Internacional – 0,438 ME
- b) Resultados antes de Impostos Grupo SATA – 0,3 ME
 - SATA Air Açores– 0,2 ME
 - SATA Internacional – -0,8 ME
- c) Resultado líquido do exercício Grupo SATA – 0,5 ME
 - SATA Air Açores– 0,5 ME
 - SATA Internacional – -0,9 ME

2013 ^[108;109]

- a) Resultados Operacionais Grupo SATA – -22,8 ME
 - SATA Air Açores– -2,8 ME
 - SATA Internacional – -20,1 ME
- b) Resultados antes de Impostos Grupo SATA – -29,9 ME
 - SATA Air Açores– -26,2 ME
 - SATA Internacional – -21,3 ME
- c) Resultado líquido do exercício Grupo SATA – -30,4 ME
 - SATA Air Açores– -26,2 ME
 - SATA Internacional – -21,6 ME

2014 ^[110;111;112]

- a) Resultados Operacionais Grupo SATA – -31,3 ME
 - SATA Air Açores– -3,2 ME
 - SATA Internacional – -28,2 ME
- b) Resultados antes de Impostos Grupo SATA – -39,4 ME

^[107] Relatório e Contas Integrado Grupo SATA, 2012; integra o Anexo B

^[108] Relatório e Contas Integrado, 2014, p. 61; integra o Anexo B

^[109] Relatório e Contas Integrado, 2014, p. 145; integra o Anexo B

^[110] Relatório e Contas Integrado, 2014, p. 61; integra o Anexo B

^[111] Relatório e Contas Integrado, 2014, p. 145; integra o Anexo B

^[112] Os valores das contas de 2013 foram revistos no Relatório e Contas de 2014 que integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- SATA Air Açores – -8,7 ME
- SATA Internacional – -29,5 ME
- c) Resultado líquido do exercício Grupo SATA – -34,7 ME
 - SATA Air Açores – 8,8 ME
 - SATA Internacional – -24,8 ME

1.6. Qual a evolução em termos de cash-flow?

Cash-Flow	2 010	2 011	2 012	2 013	2 014
S4	-652	2 871	3 582	-11 481	-25 874
SP	7 153	13 263	13 725	-3 380	3 391

Tabela 1- Evolução do cash-flow (milhares de euros) ^[113]

1.7. Qual a evolução dos Custos Operacionais?

2010

Grupo SATA – 258,3 ME

- i. SATA Air Açores – 70,9 ME
- ii. SATA Internacional – 181,2 ME

2011

Grupo SATA – 221,7 ME

- i. SATA Air Açores – 61,1 ME
- ii. SATA Internacional – 168,4 ME

2012 ^[114]

Grupo SATA – 213,6 ME

^[113] Relatórios e Contas do Grupo SATA dos anos mencionados; integram Anexo B

^[114] Relatório e Contas Integrado Grupo SATA, 2012; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

i. SATA Air Açores– 58,5 ME

ii. SATA Internacional – 161,7 ME

2013 ^[115;116;117]

Grupo SATA – 227,3 ME

i. SATA Air Açores– 63,8 ME

ii. SATA Internacional – 172,5 ME

2014 ^[118;119;120]

Grupo SATA - 216,5 ME

i. SATA Air Açores– 59,04 ME

ii. SATA Internacional – 166,6 ME

^[115] Relatório e Contas Integrado, 2014, p. 59; integra o Anexo B

^[116] Relatório e Contas Integrado, 2014, p. 59; integra o Anexo B

^[117] Relatório e Contas Integrado, 2014, p. 59; integra o Anexo B

^[118] Relatório e Contas Integrado, 2014, p. 59; integra o Anexo B

^[119] Relatório e Contas Integrado, 2014, p. 59; integra o Anexo B

^[120] Relatório e Contas Integrado, 2014, p. 59; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

1.8. Qual a evolução do preço do petróleo nos resultados do Grupo SATA?

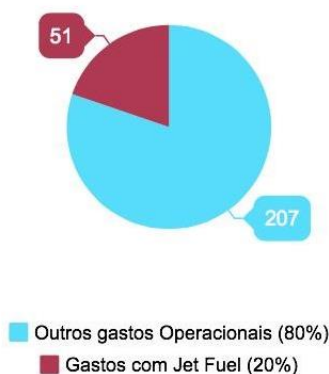


Gráfico 2 - Impacto dos combustíveis nos gastos operacionais ME (2010)

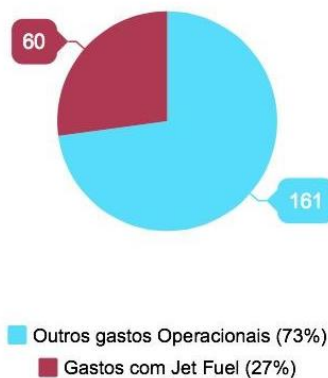


Gráfico 3 - Impacto dos combustíveis nos gastos operacionais ME (2011)

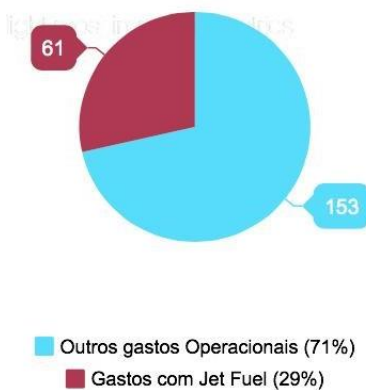


Gráfico 4 - Impacto dos combustíveis nos gastos operacionais ME (2012)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

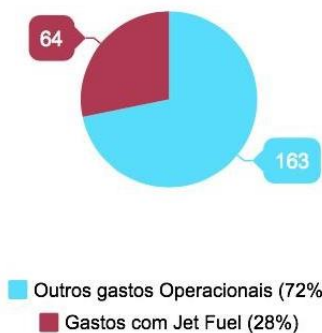


Gráfico 5 - Impacto dos combustíveis nos gastos operacionais (2013)

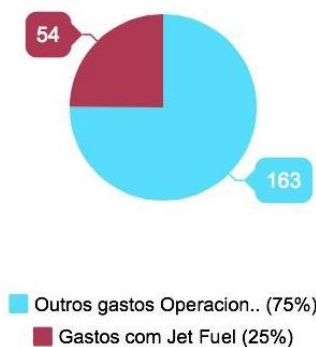


Gráfico 6 - Impacto gastos com combustíveis nos gastos operacionais ME (2014)

1.9. Qual a variação da taxa de câmbio nos resultados do Grupo SATA?

Variáveis	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Brent (USD/ton)	79	111	112	109	99	
EUR/USD	1,33	1,39	1,29	1,33	1,33	
Brent (EUR/ton)	59,40	79,86	86,82	81,95	74,44	
Variação €	-	20,46	27,42	22,56	15,04	
Variação %		34%	46%	38%	25%	
Custo anual preço real	50 371 901 €	64 750 162 €	60 522 955 €	62 361 812 €	53 933 000 €	
Variação do custo base 2010	-----	18 666 713 €	17 832 656 €	17 163 802 €	10 895 556 €	64 558 727 €
Consumo JETFUEL (t)	81 693	74 738	69 235	73 302	69 798	

Tabela 2 - Efeito da Taxa de Câmbio versus preço do Brent nos Custos ^[121]

^[121] Instituto Nacional de Estatística (INE)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

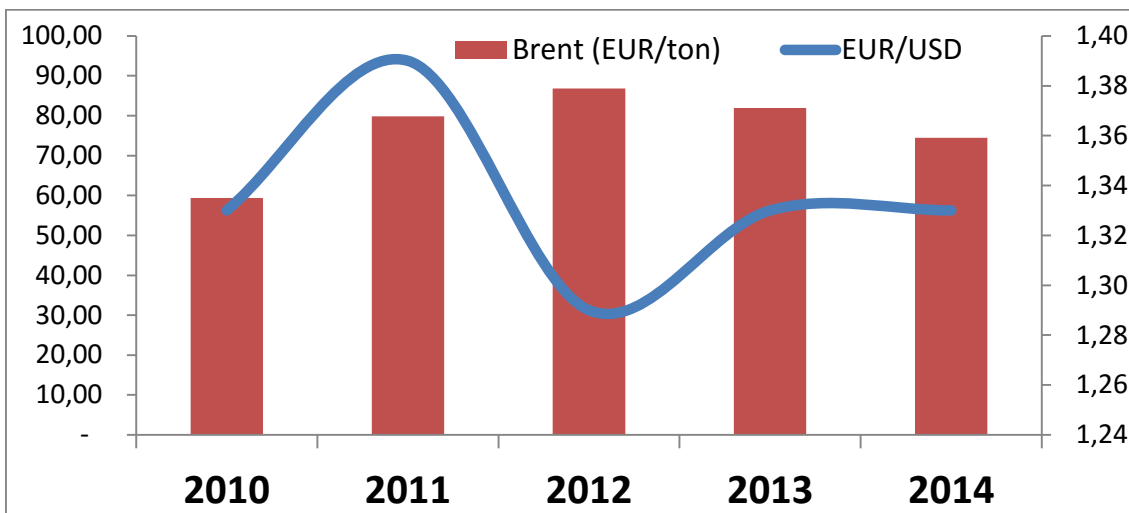


Gráfico 7 - [2010-2014] Preço Brent e Taxa de Câmbio [122]

1.10. Qual impacto da variação do PIB dos mercados emissores nos resultados do Grupo SATA?

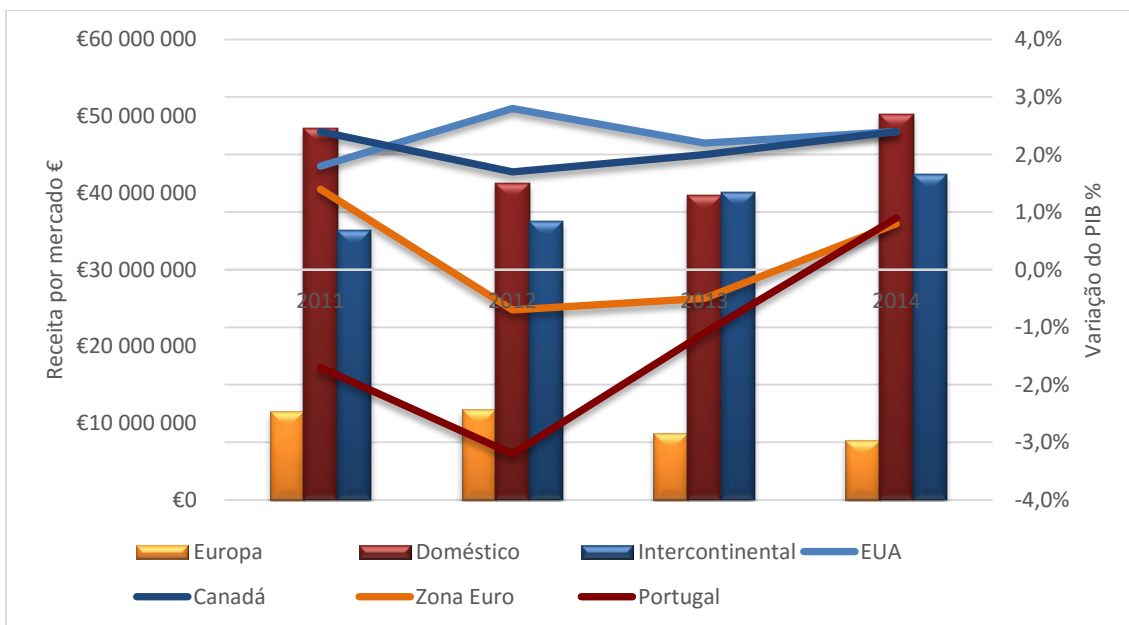


Gráfico 8 - PIB versus Receitas Mercados Emissores [123]

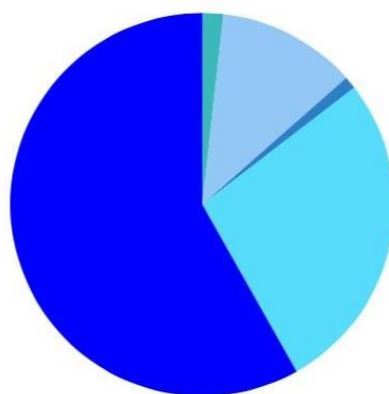
[122] Instituto Nacional de Estatística (INE) e Serviço Regional de Estatística dos Açores (SREA)

[123] Instituto Nacional de Estatística (INE) e Serviço Regional de Estatística dos Açores (SREA)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

1.11. Qual o impacto de incidentes não previstos, nomeadamente, o atraso na entrega de equipamentos e o *tail-strike*, nos resultados do Grupo SATA?



■ Tail-strike (2%) ■ Greve (12%) ■ Atraso na entrega de Avião (1%) ■ Rep. subs. férias (27%)
■ Outros resultados (58%)

Gráfico 9- Peso Relativo dos acontecimentos não previstos nos resultados negativos do Grupo SATA ^[124]

1.12. Qual o peso do relacionamento financeiro com o Governo Regional no conjunto de receitas do Grupo SATA?

Empresa	2010	2011	2012	2013	2014
Grupo SATA	11%	12%	14%	14%	14%
SATA Air Açores	37%	37%	42%	41%	40%
SATA Internacional	0%	0%	0%	0%	0%

Tabela 3 - Peso do Relacionamento Financeiro do Governo dos Açores nas Receitas ^[125]

^[124] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013, pág.29; integra o Anexo B

^[125] Relatório e Contas de 2010, 2011, 2012, 2013 e 2014 do Grupo SATA que integram o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

1.13. Qual o peso do relacionamento financeiro com o Governo da República no conjunto de receitas do Grupo SATA?

Empresa	2010	2011	2012	2013	2014
Grupo SATA	4%	5%	4%	4%	5%
SATA Air Açores	3%	3%	3%	3%	0%
SATA Internacional	4%	4%	4%	3%	4%

Tabela 4- Peso do Relacionamento Financeiro do Governo da República nas Receitas

1.14. Qual o impacto da dívida do Governo Regional ao Grupo SATA nos resultados, até 31 de dezembro de 2014?

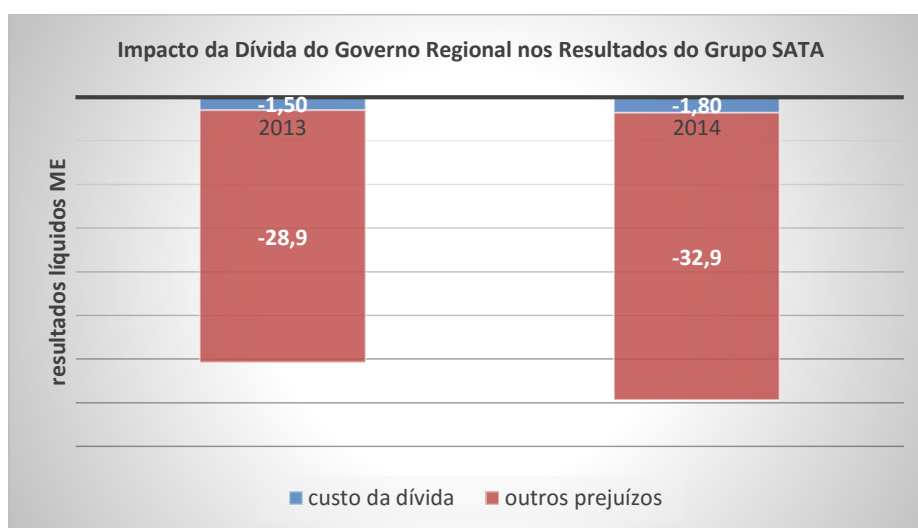


Gráfico 10 - Impacto da Dívida do Governo Regional nos Resultados do Grupo SATA ^[126]

^[126] Relatório e Contas Integrado de 2014; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

1.15. Qual o impacto da dívida do Governo da República ao Grupo SATA nos resultados, até 31 de dezembro de 2014?

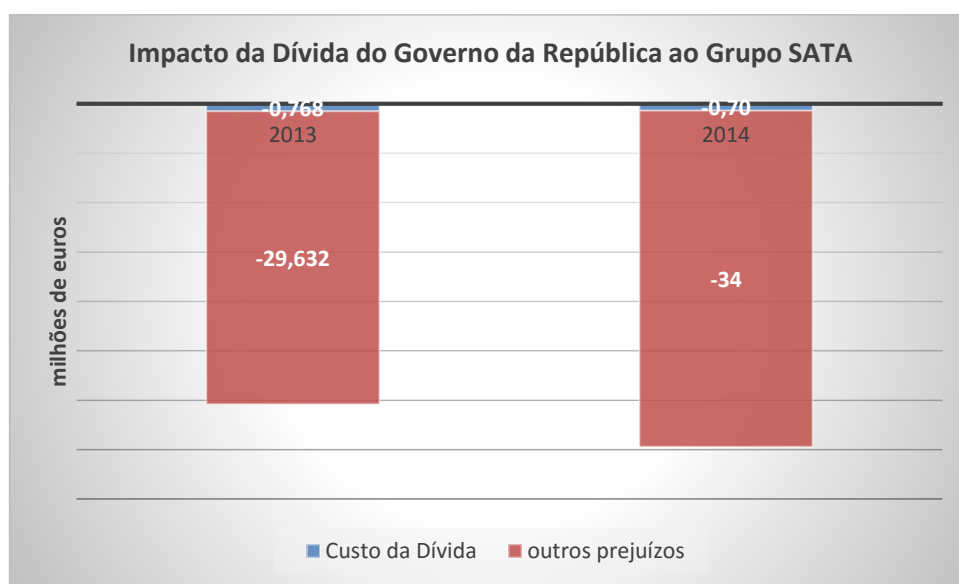


Gráfico 11 - Impacto da dívida do Governo da República nos Resultados do Grupo SATA ^[127]

1.16. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez estas opções?

Não aplicável, pois não estão em análise neste item opções de gestão, mas sim factos.

^[127] Relatório e Contas de 2014 que integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Conclusões do Item 1

1. O Grupo SATA manteve a sua situação económica e financeira relativamente estável até ao ano de 2012, inclusive, com os resultados líquidos a manterem-se perto de uma situação de equilíbrio ^[128], se descontarmos ao ano de 2010 os custos atípicos com a crise das cinzas vulcânicas e custo do jet-fuel ^[129].
2. As receitas provenientes dos mercados emissores (vendas de bilhetes) mantiveram uma tendência de decréscimo acumulada de -12,3 ME, de 2011 a 2013, invertendo a tendência negativa, em 2014, face ao ano anterior, em 5,5 ME. ^[130,131]
3. O peso relativo do relacionamento financeiro com os Governos da República e da Região Autónoma dos Açores no total de receitas do Grupo SATA é baixo, variando, no período 2010-2014, entre 4 a 5%, no primeiro caso, e entre 11 a 14%, no segundo caso.
4. Ao nível dos custos de operação do Grupo SATA, nos primeiros três anos de análise, houve uma tendência de descida de 17% ^[132], face a 2010, sendo esta tendência invertida no ano de 2013, em 6%, - ano de prejuízos de 30,4 ME - face ao ano anterior. No ano de 2014, apesar de uma descida dos custos operacionais, face ao ano anterior, de 4,75 % ^[133], o Grupo SATA variou negativamente a sua situação em termos de resultados líquidos em mais 4,2 ME.
5. Mantendo-se tudo o resto constante, face ao exercício de 2010, o impacto do aumento do preço do Brent e da variação da taxa de câmbio, nos exercícios de 2011

^[128] Vide quesito 1.1

^[129] Relatório e Contas SATA Internacional de 2010, p. 5; integra o Anexo B

^[130] Vide quesito 1.10

^[131] Não foram encontrados dados sobre as vendas por mercado emissor nos documentos disponíveis.

^[132] Vide quesito 1.7

^[133] Vide quesito 1.7



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

a 2014, acarretou um custo acrescido na compra de *combustíveis e lubrificantes*, de mais 64,6 ^[134] milhões de euros.

6. No ano de 2013, o Grupo SATA tem uma variação negativa nos seus resultados líquidos de 30,4 ME, fruto de um conjunto de fatores elencados nas conclusões seguintes que agravaram os custos operacionais em 5,1 ME e de uma queda na receita de 13,7 ME face ao ano anterior.
7. Para além da persistência de um clima económico de crescimento negativo nos principais mercados emissores - Portugal e Europa – que no caso das rotas europeias agravou prejuízos existentes nos três anos anteriores, existiu nas rotas para os EUA - apesar de um aumento de passageiros transportados,“(..) o que totaliza 25 mil passageiros, correspondendo a 15% de aumento do tráfego (...)”^[135] - uma redução de até 57% das tarifas, o que poderá ter provocado um aumento dos custos não compensado de uma forma equivalente pelo aumento dos proveitos ^[136] que marginalmente, e apenas durante os dois meses finais do ano, as contas de 2013 e obviamente em 2014.
8. No exercício de 2013 - ano de agravamento dos resultados líquidos da empresa – existiu um conjunto de incidentes imprevisíveis que impactaram os resultados negativos do Grupo SATA em cerca de 42%, a saber: atraso na manutenção de uma aeronave da SATA Internacional (1%), *tail strike* TKN (2%), greves no grupo SATA (12%), e reposição não prevista subsídio de férias (27%). ^[137]

^[134] Vide quesito 1.9

^[135] Declarações do Eng.º Francisco Gil (pág. 3 da transcrição da sua audição)
(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[136] Não foi possível à Comissão quantificar o custo financeiro proveniente da introdução das *Branded Fares*

^[137] Vide quesito 1.11



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

9. Ainda nos exercícios de 2013 e 2014 importa referir que as dívidas de entidades públicas ao Grupo SATA tiveram um impacto em resultados, do Governo da República de 2,5% e 2% ^[138] e do Governo Regional dos Açores de 4,9% e 5,1%, ^[139] respetivamente.
10. De salientar que, nos exercícios de 2013 e 2014, a (...) “[E]mpresa assumiu responsabilidades pelo pagamento aos empregados que foram admitidos na Empresa até 31 de Dezembro de 2003”(…) ^[140] – (...) “a Empresa procedeu à constituição de um Fundo de Pensões Autónomo (“Fundo de Pensões da SATA”) 29 de Dezembro de 1994” (...) - de complementos das pensões de reforma pagas pela Segurança Social perto do custo da dívida do Governo Regional dos Açores ao Grupo SATA, 1 e 1,5 ME respetivamente, com um impacto de 3,2% e 4,9% em sede de Resultados Líquidos ^[141].
11. Tendo em conta o exposto, conclui-se que a deterioração dos resultados do Grupo SATA, no ano de 2013, se deve sobretudo ao aumento dos gastos operacionais da SATA Internacional em cerca 10,8 ME e a uma diminuição dos ganhos operacionais em cerca de 11,1 ME, nomeadamente, aumento com pessoal, manutenção, incluindo eventos *one-off*, e quebras no mercado doméstico e *charter*, operações determinantes para a empresa.
12. Em 2014, os resultados líquidos agravaram-se, apesar da redução verificada no volume de gastos operacionais, por causa do impacto da redução dos ganhos operacionais da empresa (vendas), sobretudo na SATA Internacional, -11%, cerca de -14 ME, devido a um contexto económico pouco favorável, que determinou

^[138] Vide quesito 1.15

^[139] Vide quesito 1.14

^[140] Relatório Integrado SATA Air Açores, SA, 2013, p. 107; integra o Anexo B

^[141] Declarações do Dr. Luís Parreirão que integram o Anexo A (pág. 65 da transcrição da sua 1ª audição).
(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

significativos constrangimentos na procura tanto nas rotas domésticas como nas rotas internacionais.

- 13.** A título de comparação, a comissão teve oportunidade de comprovar, nomeadamente com base no *Business Plan* elaborado para a SATA Air Açores pela *LCB Consultants*, em 1993, que a empresa atravessou outros períodos de perturbação financeira no passado. Por exemplo, em 1992, altura em que operava apenas a SATA Air Açores, a situação financeira da empresa era descrita como de “colapso eminente” ^[142], registando-se então, a preços correntes de 1992, perdas operacionais de 9 milhões de euros e custos financeiros com juros da ordem dos cerca de 35 milhões de euros.

[142] Plano Estratégico da SATA Air Açores, *LCB Consultants*, pág. 077/HV; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

2. A. “AS ROTAS QUE FORAM DEFINIDAS AO LONGO DO PERÍODO EM CAUSA, COM ENFASE NOS PRESSUPOSTOS QUE CONDUZIRAM À SUA ESCOLHA POR PARTE DO GRUPO, SEM ESQUECER, OBVIAMENTE, O GRAU DE ENVOLVIMENTO DO SEU ACIONISTA ÚNICO NAS OPÇÕES TOMADAS. DEVERÃO SER ANALISADOS COM PROFUNDIDADE OS ELEMENTOS ASSOCIADOS ÀS DIVERSAS ROTAS ADOTADAS, EM PARTICULAR O NÚMERO DE PASSAGEIROS, A CADA UMA ASSOCIADO, ASSIM COMO A MARGEM E OS RESULTADOS OBTIDOS”

2.a.1. Quais os objetivos que se pretendeu alcançar com a abertura de cada uma das novas rotas?

No período de seis anos analisado pela Comissão foram criadas, no âmbito da operação da SATA Internacional para o exterior do país, as seguintes rotas:

Funchal/Copenhaga (2009)
Funchal/ Zurique (2010)
Funchal/Paris (2010)
Funchal/Dublin (2010)
Funchal/Estocolmo (2010)
Ponta Delgada/Funchal/Las Palmas (2010)
Ponta Delgada/Estocolmo (2010)
Ponta Delgada/Oslo (2011)
Ponta Delgada/Paris (2011)
Ponta Delgada/Copenhaga (2012)
Ponta Delgada/Porto/Copenhaga (2012)
Lisboa/Salvador da Bahia (2012)
Ponta Delgada/Porto/Munique (2012)
Ponta Delgada/Madrid (2014)

A decisão de abertura de rotas visava essencialmente dois objetivos: por um lado, garantir a entrada de fluxos turísticos nos Açores, principalmente com o propósito de



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

dinamizar a atividade económica na Região num momento em que a nível nacional e internacional se verificava um abrandamento significativo da economia; e, por outro, procurar encontrar rotas que pudessem compensar a abertura de outras eventualmente deficitárias, embora servissem os desígnios antes referidos.

Sabendo-se da estreita ligação entre a situação económica dos mercados emissores e os fluxos turísticos deles dependentes, importava para a Região Autónoma dos Açores diversificar ao máximo a proveniência de turistas por forma a diluir a dependência do mercado nacional, então em período de recessão económica agravada.

Segundo o afirmado pelo Secretário Regional de Turismo e Transportes, “[o] Governo dos Açores deu indicações precisas à SATA para efetuar um conjunto de rotas que tinham como principal objetivo servir a Região”, acrescentando “(...) estas rotas, embora se admitisse que pudessem estar no vermelho, teriam que ser sustentadas por um conjunto de outras rotas que permitissem a sua sustentabilidade ou a sustentabilidade da empresa.”^[143]

Por seu turno, de acordo com o Presidente da Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo, Dr. Pedro Costa Ferreira, “os Açores são um destino adequado, por um lado. Por outro lado, sem abrir rotas, sendo um destino adequado, não se resolve o problema da acessibilidade. Portanto, parece-me relativamente evidente que a abertura de rotas provoca uma maior acessibilidade e uma maior acessibilidade provoca o aumento do fluxo turístico”.^[144] Mais referiu que “[C]om ela [a aposta nas rotas do norte da Europa] “a hotelaria teve mais dormidas e qualquer (volto a dizer) chegada de um turista motiva um resultado no transportador, em primeiro lugar, e um resultado muito superior na economia (...) e um efeito multiplicador muito grande. Um efeito multiplicador eu diria de duas maneiras: efeito multiplicador, porque desde logo quem vem gasta em várias áreas da economia açoriana; mas também um efeito multiplicador, porque passa a ser um promotor do território e passa a poder regressar também ele próprio”.^[145]

^[143] Declarações do Eng.º Vítor Fraga – SRTT, integram o Anexo A (pág. 6 da transcrição da sua audição)
(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[144] Declarações do Dr. Pedro Ferreira – Pres. APAVT que integram o Anexo A (pág. 5 da transcrição da sua audição)
(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[145] Declarações do Dr. Pedro Ferreira – Pres. APAVT que integram o Anexo A (pág. 7 da transcrição da sua audição)
(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

2.a.2. Quais os pressupostos e estimativas de resultados económicos e financeiros que estiveram na base de abertura de cada uma novas rotas?

De acordo com o depoimento do Professor Doutor António Gomes de Menezes, “(...) toda e qualquer abertura de rota ou variação da mesma era suportada por uma análise. A análise tinha como seu epicentro a Direção Geral Comercial, no pelouro comercial, tinha a Direção de Rede e Receita e tinha a Direção de Planeamento e o próprio gabinete de Planeamento e Gestão. Era feito um estudo de mercado. Obviamente que o estudo de mercado também considerava não só as bases de dados, os fluxos esperados, como o Paxis AS, MIDT, que são referências na indústria, mas também contatos específicos, tendo em conta a especificidade de alguns fluxos tipicamente fora do GDS, com o gestores/operadores, também em vista da promoção de um determinado nível de fluxos que ajudasse a rota a ser mais bem suportada e a estar mais próxima do seu break even através dos gestores/operadores que podem concorrer com os ditos allotments ou mesmo os commitments hard blocks”.^[146]

Aquele ex-Presidente do Conselho de Administração da SATA acrescentou que os “ (...) estudos eram feitos e validados por vezes por referência a entidades externas, como foi o caso da SABRE, que é líder mundial nesta área, que visitou a SATA várias vezes, ou inclusive através de outras entidades reconhecidas para tal”. “No caso da SATA Internacional, [a orçamentação] é rota a rota, é conhecida a margem de cada rota, o orçamento é aprovado por quem de direito e era conhecido a rentabilidade não só de cada rota, a sua sazonalidade, bem como a rentabilidade dos diferentes grupos de rotas, pelas diferentes geografias e, obviamente e muito importante, a rentabilidade geral da rede. Isto era tudo objeto de comunicação formal, por isso sempre se soube os resultados de cada rota”^[147], concluiu.

^[146] Declarações do Professor Doutor António Gomes de Menezes que integram o Anexo A (pág. 9 da transcrição da sua audição) (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[147] Ibidem (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

2.a.3. Quais os resultados económicos e financeiros de cada uma das rotas?

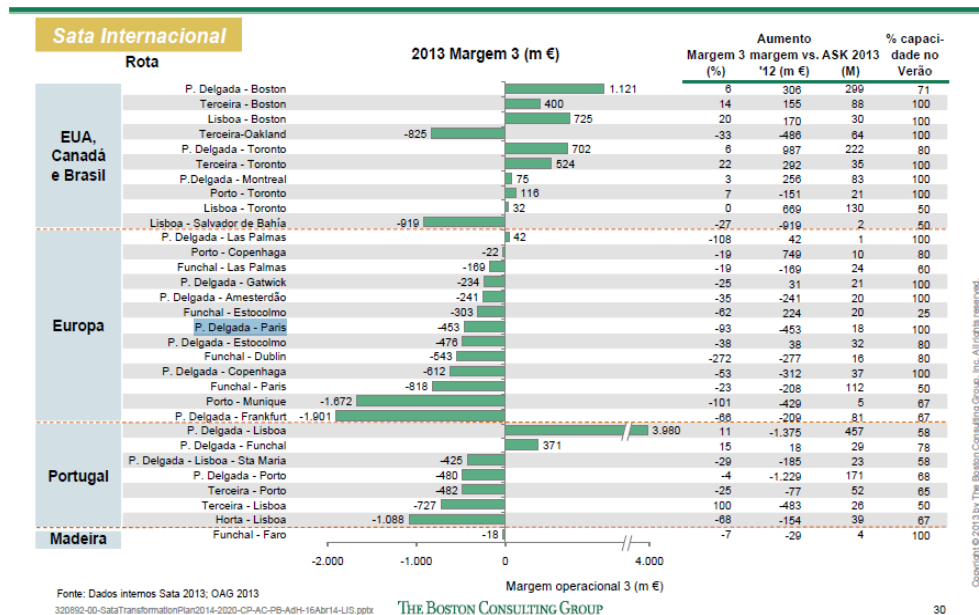


Tabela 5 - Rentabilidade detalhada das Rotas^[148]

A este propósito, o Secretário Regional do Turismo e Transportes afirmou à comissão que a “importância das rotas da Europa para o desenvolvimento do setor do turismo na Região acho que é reconhecida por todos, estamos a falar de mais de 100 mil dormidas por ano, portanto todos nós temos a consciência do impacto que isto tem na economia da Região”.^[149] Mais referiu que “a SATA tinha um conjunto de rotas que libertavam valor que permitiam colmatar o défice destas operações. Em 2013 isso deixa-se de verificar (...), eu próprio pedi ao anterior Conselho de Administração que fosse elaborado um plano estratégico que visava a recuperação da empresa, por um lado, e por outro lado assumir as opções estratégicas para o futuro”.^[150]

Segundo Vítor Fraga, é neste contexto que o *Business Plan 2015/2020* “assume a retirada das rotas da Europa, sendo que essa retirada não pode ser uma retirada imediata mas tem que ser uma retirada progressiva, tal como tive oportunidade de dizer

[148] Estudo da *Boston Consulting Group* para o Grupo SATA, abril de 2014; Integra o Anexo B.

[149] Declarações do Eng.º Vítor Fraga – SRTT que integram o Anexo A (pág. 45 da transcrição da sua audição).

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

[150] Ibidem. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

com um conjunto de rotas que vão saindo”.^[151] Neste contexto, conclui que “o Conselho de Administração [tem] os graus de liberdade necessários para poder desenvolver a sua atividade noutros mercados, libertando margem para colmatar o défice que essas rotas poderiam produzir”.^[152]

Este mesmo entendimento foi transmitido pelo Presidente do Conselho de Administração do Grupo SATA, Dr. Luís Parreirão, ao referir à comissão que “a minha posição é aquela que tive oportunidade de transmitir na primeira resposta, ou seja, decorreu dos estudos que fizemos que havia um conjunto de rotas com rentabilidade negativa e que foram eliminadas, só não o sendo as rotas da Europa por essa razão que tive oportunidade de dizer, porque eram relevantes para a Região do ponto de vista do turismo.”^[153]

No *Business Plan 2015/2020*, neste sentido, é assumido como objetivo estratégico o reforço da presença e nível de serviço nas rotas para a América do Norte, procurando posicionar a futura Azores Airlines como “*player de referência neste mercado*”^[154], assim como no mercado da Macaronésia, ao mesmo tempo que se considera a presença operacional na Europa como eventual e sujeita a avaliação, garantida que esteja “*a adequada rentabilidade e sustentabilidade das operações*”^[155].

2.a.4. Qual o grau de envolvimento do acionista único (representado pelo Governo Regional) na decisão de abertura de cada uma das novas rotas?

O acionista único deu orientações à SATA no sentido de procurar fluxos turísticos no mercado europeu, que permitissem à Região, num período de recessão profunda do seu

^[151] Declarações do Eng.º Vítor Fraga – SRTT, que integram o Anexo A (pág. 46 da transcrição da sua audição).
(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[152] Ibidem. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[153] Declarações do Dr. Luís Parreirão que integram o Anexo A (pág. 36 da transcrição da sua audição).
(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[154] Plano Desenvolvimento Estratégico do Grupo SATA 2015-2010, pág. 26; integra o Anexo B.

^[155] Ibidem.



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

principal mercado emissor (o continente português), compensar a quebra que se estava a verificar na procura do destino Açores.

O Professor Doutor António Gomes de Menezes, a propósito dos estudos de mercado para novas rotas, referiu à comissão que “[E]sses estudos e esses custos eram obviamente discutidos com o acionista. Obviamente que havia discussões presenciais, mas também havia suporte oficial, da correspondência oficial, e por fim e necessariamente em sede de orçamentação, porque a orçamentação da rede, no caso da SATA Internacional, é rota a rota, é conhecida a margem de cada rota, o orçamento é aprovado por quem de direito e era conhecida a rentabilidade não só de cada rota, a sua sazonalidade, bem como a rentabilidade dos diferentes grupos de rotas, pelas diferentes geografias e, obviamente e muito importante, a rentabilidade geral da rede. Isto era tudo objeto de comunicação formal, por isso sempre se soube os resultados de cada rota”.^[156]

2.a.5. Qual a evolução da atividade operacional?

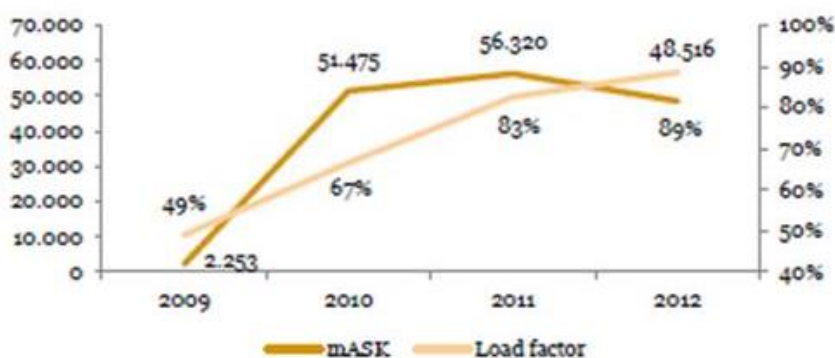


Gráfico 12 - Load factor vs mASK - rota Funchal/Copenhaga^[157]

^[156] Declarações do Professor Doutor António Gomes de Menezes que integram o Anexo A (pág. 9 da transcrição da sua audição).

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[157] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

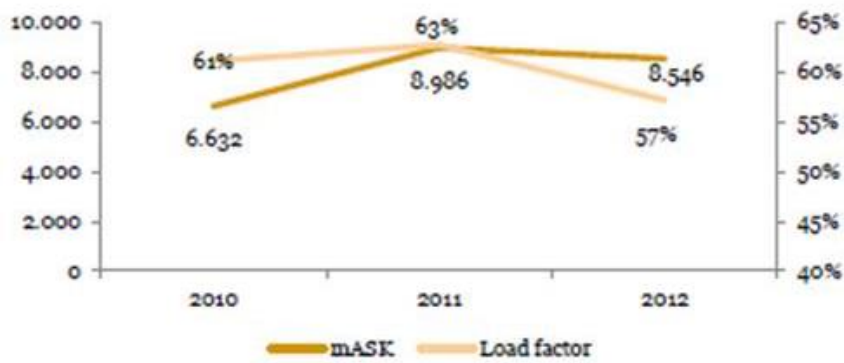


Gráfico 13 - Load factor vs mASK - rota Funchal/Las Palmas ^[158]

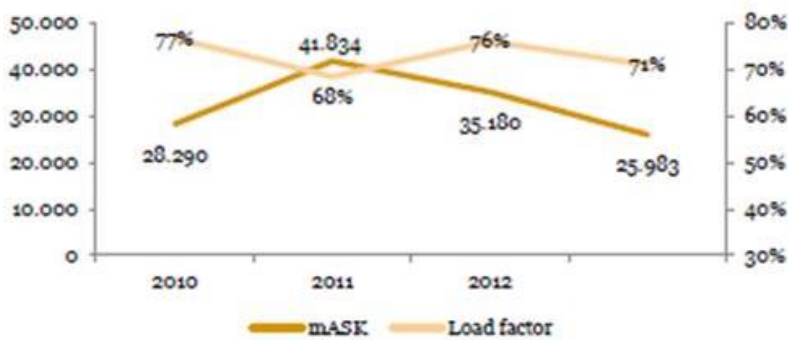


Gráfico 14 - Load factor vs mASK - rota Funchal/Dublin ^[159]

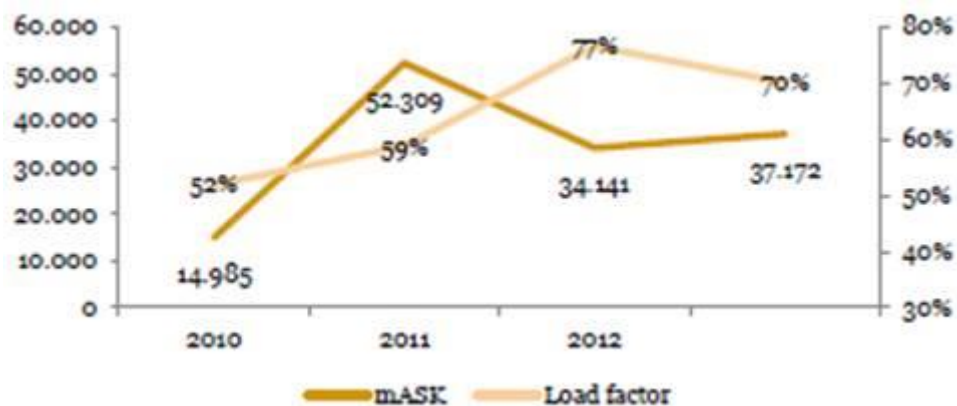


Gráfico 15 - Load factor vs mASK - rota Funchal/Estocolmo ^[160]

^[158] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B

^[159] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B

^[160] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

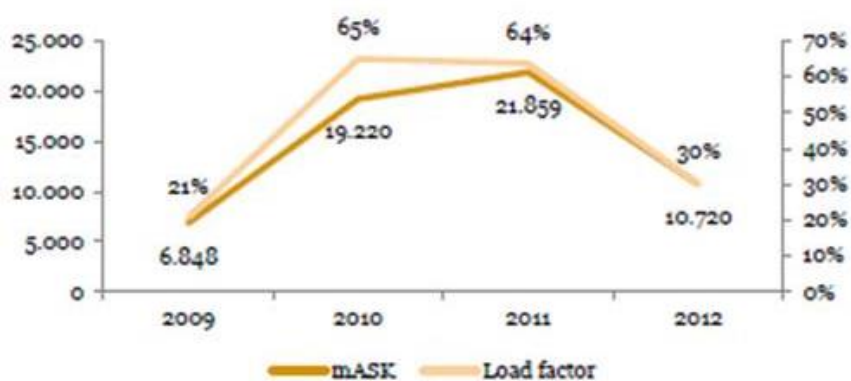


Gráfico 16 - Load factor vs mASK - rota Ponta Delgada/Copenhaga ^[161]

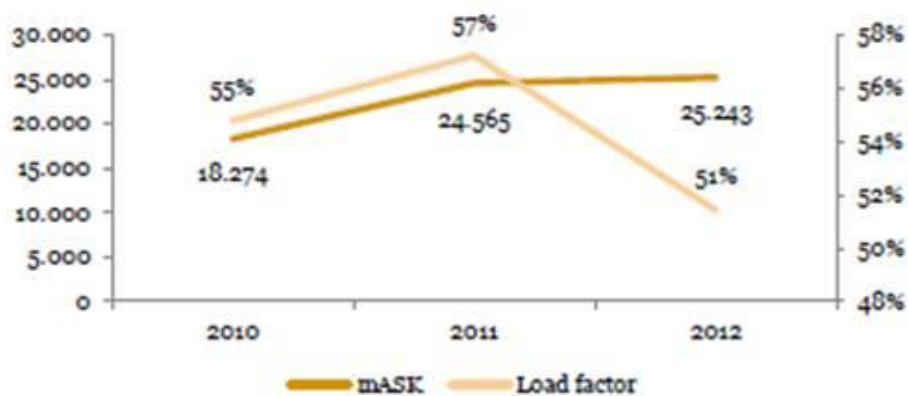


Gráfico 17 - Load factor vs mASK - rota Ponta Delgada/Estocolmo ^[162]

^[161] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B

^[162] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

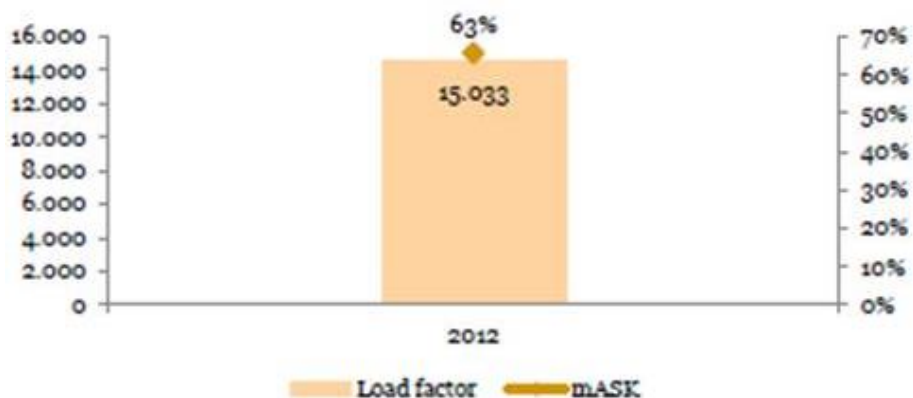


Gráfico 18 - Load factor vs mASK - rota Ponta Delgada/Copenhaga [163]

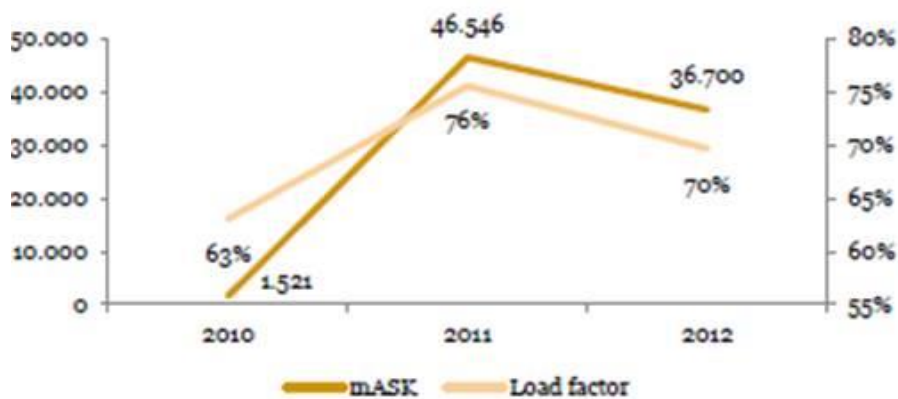


Gráfico 19 - Load factor vs mASK - rota Funchal/Paris [164]

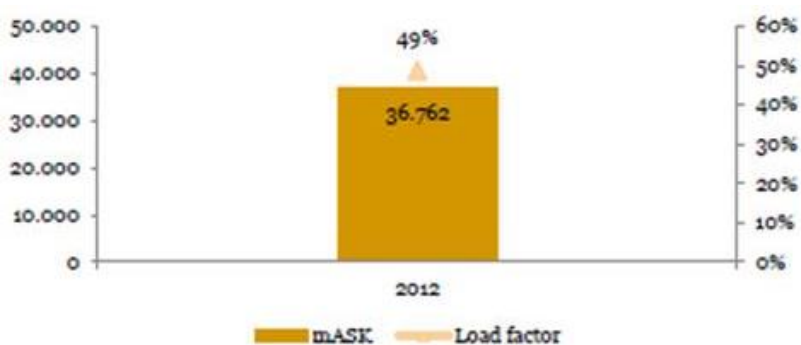


Gráfico 20 - Load factor vs mASK - rota Porto/Munique [165]

[163] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B

[164] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B

[165] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

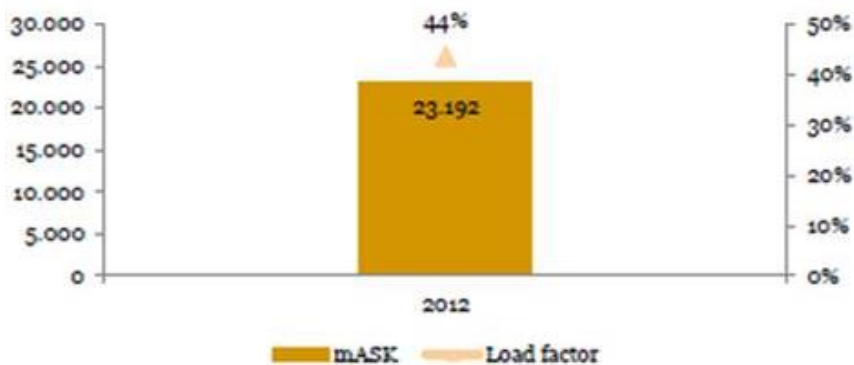


Gráfico 21 - Load factor vs mASK - rota Porto/Copenhaga ^[166]



Gráfico 22 - Load factor vs mASK - rota Lisboa/Salvador ^[167]



Gráfico 23 - Variáveis por passageiro transportado - rota Funchal/Copenhaga ^[168]

^[166] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B

^[167] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B

^[168] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA



Gráfico 24 - Variáveis por passageiro transportado – rota Funchal/Las Palmas ^[169]

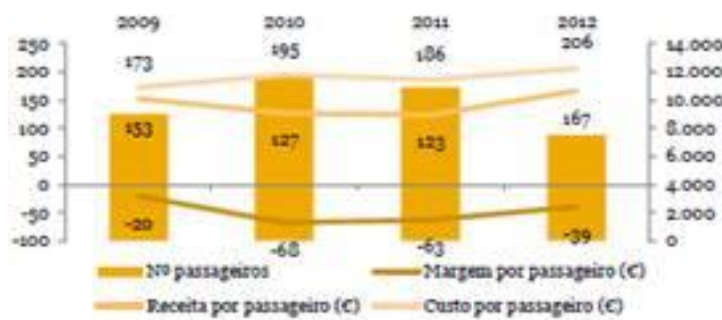


Gráfico 25 - Variáveis por passageiro transportado - rota Funchal/Dublin ^[170]



Gráfico 26 - Variáveis por passageiro transportado - rota Funchal/Estocolmo ^[171]

^[169] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B

^[170] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B

^[171] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

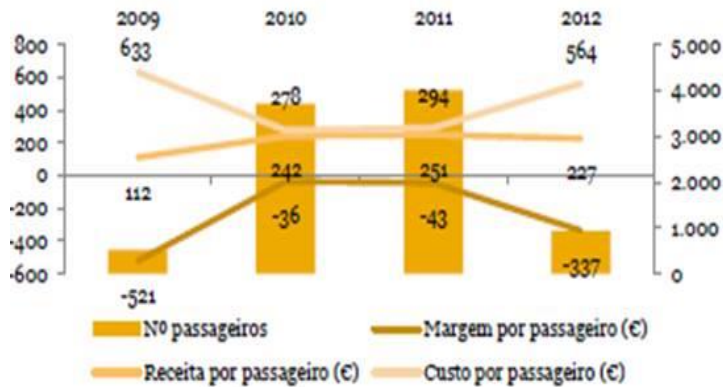


Gráfico 27 - Variáveis por passageiro transportado - rota Ponta Delgada/Copenhaga ^[172]



Gráfico 28 - Variáveis por passageiro transportado - rota Funchal/Copenhaga ^[173]



Gráfico 29 - Variáveis por passageiro transportado - rota Ponta Delgada/Estocolmo ^[174]

^[172] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B

^[173] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B

^[174] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA



Gráfico 30 - Variáveis por passageiro transportado - rota Funchal/Paris ^[175]



Gráfico 31 - Variáveis por passageiro transportado - rota Porto/Munich ^[176]

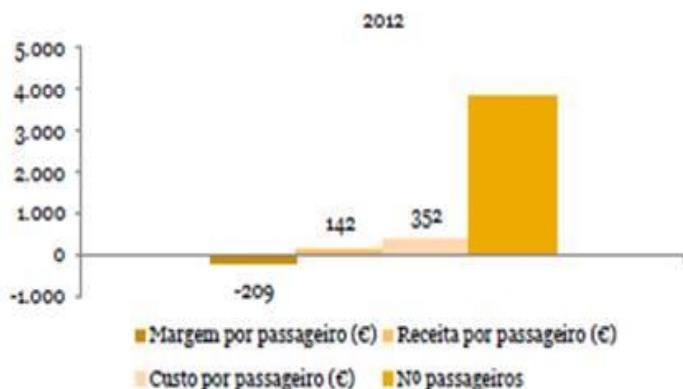


Gráfico 32 - Variáveis por passageiro transportado - rota Porto/Copenhaga ^[177]

^[175] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B

^[176] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B

^[177] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

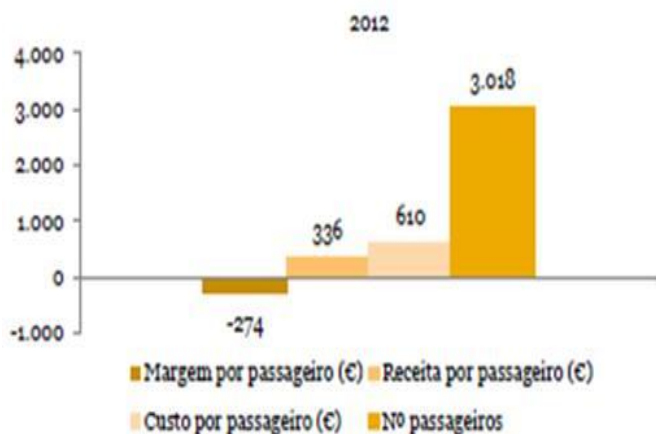


Gráfico 33 - Variáveis por passageiro transportado - rota Lisboa/Salvador da Bahia ^[178]

2.a.6. Qual a evolução do *load factor* no Grupo SATA, discriminada por rota?

Vide quesito anterior.

2.a.7. Qual a evolução dos efeitos da sazonalidade no Grupo SATA?

^[178] Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

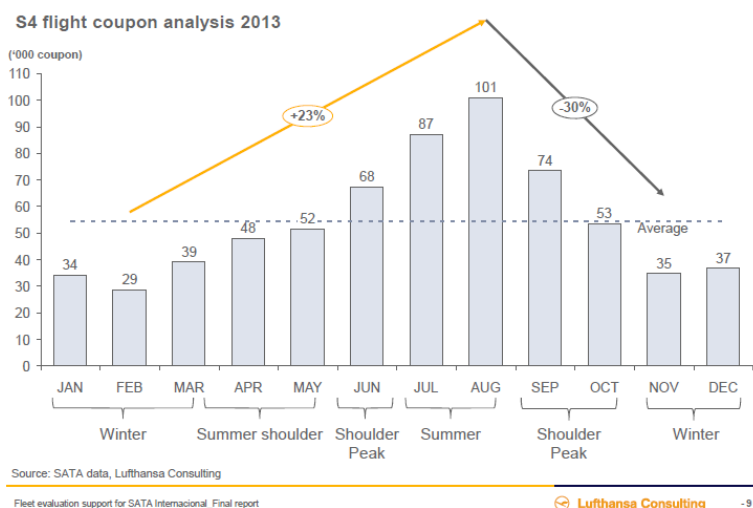


Gráfico 34 - Efeito da Sazonalidade na SATA Internacional (2013) ^[179]

De acordo com o estudo da *Boston Consulting Group*, a SATA tem um modelo de negócio marcado por uma “elevada sazonalidade”. ^[180] Por sua vez, a *Aviado Partners* considera que, de acordo com a informação referente à rentabilidade por rota a que tiveram acesso, a SATA “tem desenvolvido um bom trabalho no ajustamento da oferta à procura através da redução do número de voos”, ^[181] ainda que a sazonalidade se deva manter como uma preocupação da gestão da companhia.

2.a.8. Qual a evolução do *CASK* e *RASK* na SATA Air Açores e SATA Internacional?

^[179] Estudo da *Lufthansa* para o Grupo SATA; integra o Anexo B

^[180] Estudo do *Boston Consulting Group* para o Grupo SATA, abril de 2014, pág. 1; integra o Anexo B

^[181] Estudo da *Aviado Partners* para o Grupo SATA, pág. 36; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

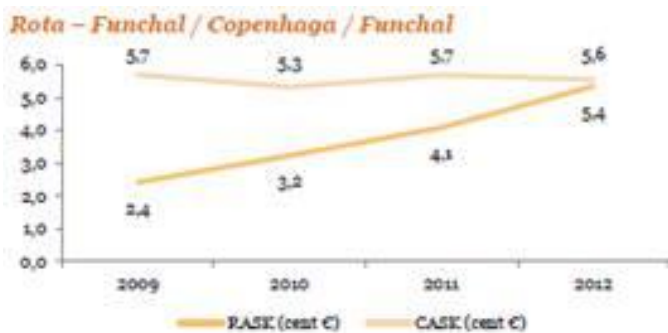


Gráfico 35 - Evolução do CASK/RASK - rota Funchal/Copenhaga ^[182]



Gráfico 36 - Evolução do CASK/RASK - rota Funchal/Las Palmas ^[183]



Gráfico 37 - Evolução do CASK/RASK - rota Funchal/Dublin ^[184]

[182] Análise Plano Negócios 2015-2020 da PWC, slide 197 – Integra Anexo B

[183] Análise Plano Negócios 2015-2020 da PWC, slide 197 – Integra Anexo B

[184] Análise Plano Negócios 2015-2020 da PWC, slide 200 – Integra Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Rota – Funchal / Arlanda / Funchal



Gráfico 38 - Evolução do CASK/RASK - rota Funchal/Estocolmo ^[185]

Rota – Ponta Delgada / Copenhaga / Ponta Delgada



Gráfico 39 - Evolução do CASK/RASK - rota Ponta Delgada/Copenhaga ^[186]

Rota – Funchal / Billund / Funchal



Gráfico 40 - Evolução do CASK/RASK - rota Funchal/Copenhaga ^[187]

[185] Análise Plano Negócios 2015-2020 da PWC, slide 201 – Integra Anexo B

[186] Análise Plano Negócios 2015-2020 da PWC, slide 202 – Integra Anexo B

[187] Análise Plano Negócios 2015-2020 da PWC, slide 203 – Integra Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA



Gráfico 41 - Evolução do CASK/RASK - rota Ponta Delgada/Estocolmo ^[188]

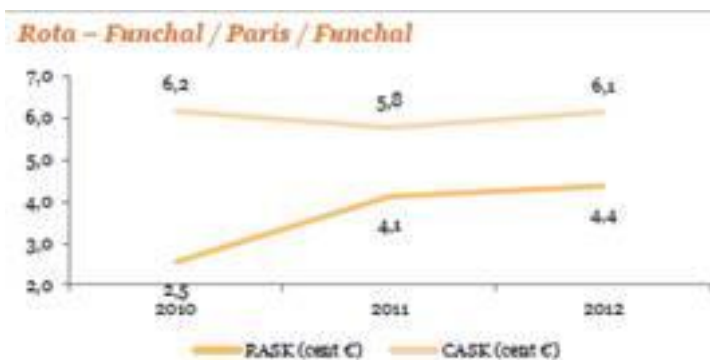


Gráfico 42 - Evolução do CASK/RASK - rota Funchal/Paris ^[189]



Gráfico 43- Evolução do CASK/RASK - rota Porto/Munique ^[190]

^[188] Análise Plano Negócios 2015-2020 da PWC, slide 204 – Integra Anexo B

^[189] Análise Plano Negócios 2015-2020 da PWC, slide 205 – Integra Anexo B

^[190] Análise Plano Negócios 2015-2020 da PWC, slide 206 – Integra Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA



Gráfico 44 - Evolução do CASK/RASK - rota Porto/Copenhaga ^[191]



Gráfico 45 - Evolução do CASK/RASK - rota Lisboa/Salvador da Bahia ^[192]

2.a.9. Qual a evolução do número de passageiros transportados?

Vide quesito 2.a.5

^[191] Análise Plano Negócios 2015-2020 da PWC, slide 207 – Integra Anexo B

^[192] Análise Plano Negócios 2015-2020 da PWC, slide 208 – Integra Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

2.a.10. Qual a relação entre o número de passageiros transportados e a variação do número de dormidas na Região por mercado emissor?

ROTAS AÇORES-EUROPA - SATA INTERNACIONAL	Ano						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
N.º PASSAGEIROS EUROPA	22 424	32 750	39 570	45 877	54 084	60 902	255 607
DORMIDAS EUROPA	52 000	88 500	108 000	98 000	124 000	127 000	597 500
PESO RELATIVO DAS ROTAS SATA	43%	37%	37%	47%	44%	48%	43%

Tabela 6 - Relação entre as dormidas e os passageiros transportados pela SATA Internacional ^[193;194]

De acordo com dados fornecidos à comissão pelo Secretário Regional do Turismo e Transportes, “[E]m 2009, estes mercados [europeus] significavam 52 mil dormidas; em 2010, 88,5 mil dormidas; em 2011, 108 mil dormidas; em 2012, 98 mil dormidas; em 2013, 124 mil dormidas e em 2014, são 127 mil dormidas. Nós, grosso modo, estamos a falar aqui de cerca de 10%, do número de dormidas que temos na Região, 10 a 12%, o que dá bem mostra do impacto que tem, nós tivemos uma redução no setor de atividade de 10% ao ano, dá bem nota do impacto negativo que isso tem, tanto ao nível do desempenho económico do próprio setor mas acima de tudo ao nível do impacto que terá na perda de capacidade para gerar e preservar postos de trabalho.” ^[195]

Já o mercado nacional registou, no período considerado, os seguintes valores aproximados em termos de dormidas:

2009 – 395.000

2010 – 421.000

2011 – 397.000

2012 – 341.000

^[193] SREA e Relatórios e Contas do Grupo SATA - integram o Anexo B

^[194] Nesta tabela não estão incluídos voos *charter* para a Europa e rota PDL/Las Palmas; o valor do nº de dormidas referenciadas é referente ao nº total de dormidas provenientes da Europa que inclui voos SATA e de outras companhias.

^[195] Declarações do Eng.º Vítor Fraga – SRTT, integram o Anexo A (pág. 29 e 30 da transcrição da sua audição).
(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

2013 – 304.000

2014 – 324.000

Cruzando os números acima referenciados, ^[196] é possível verificar que o peso relativo do número de hóspedes da Europa transportados pela SATA, no período considerado, aumentou, tendo sido fundamental no sentido de mitigar o impacto negativo da redução verificada, no mesmo período, no mercado nacional.

2.a.11. Qual a evolução da rentabilidade para a SATA e para a RAA das rotas para a América do Norte?

Não tendo a Comissão conseguido apurar os valores referentes à rentabilidade das rotas em causa, foi, contudo, disponibilizado à Comissão informação da receita agregada por continente.

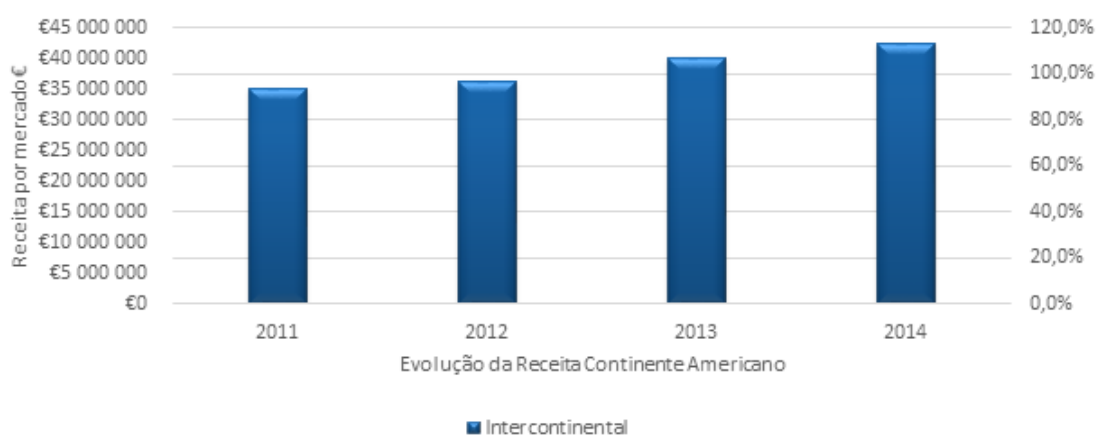


Gráfico 46 - Evolução da Receita do Continente Americano ^[197]

^[196] Instituto Nacional de Estatística (INE) e SREA.

^[197] Relatórios e Contas do Grupo SATA de 2012, 2013 e 2014, integram o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

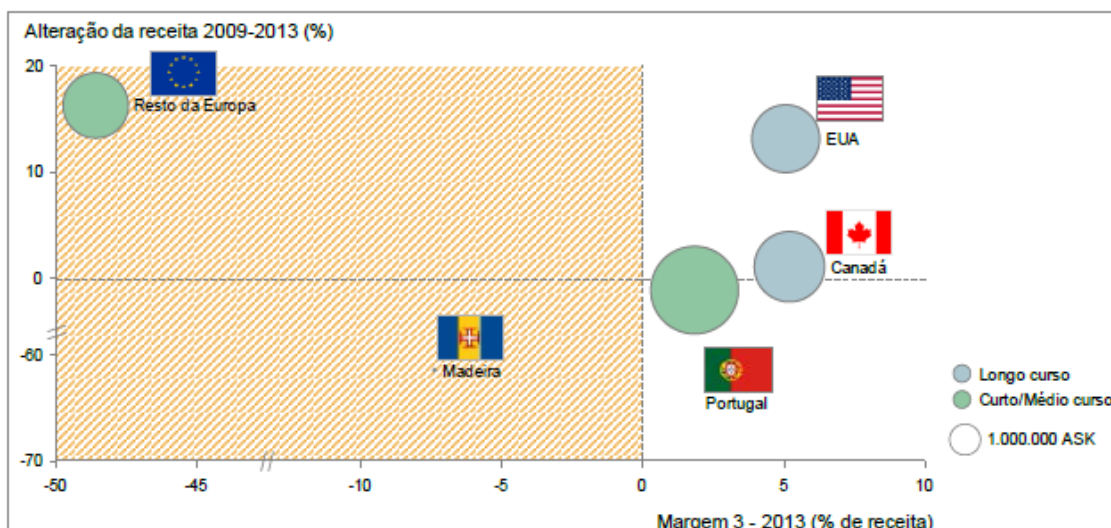


Gráfico 47 - Alteração da Receita por destinos ^[198]

2.a.12. Qual a evolução da rentabilidade para a SATA e para a RAA das rotas para a Europa?

Não tendo a Comissão conseguido apurar os valores referentes à rentabilidade das rotas em causa, foi, contudo, disponibilizado à Comissão informação da receita agregada por continente.

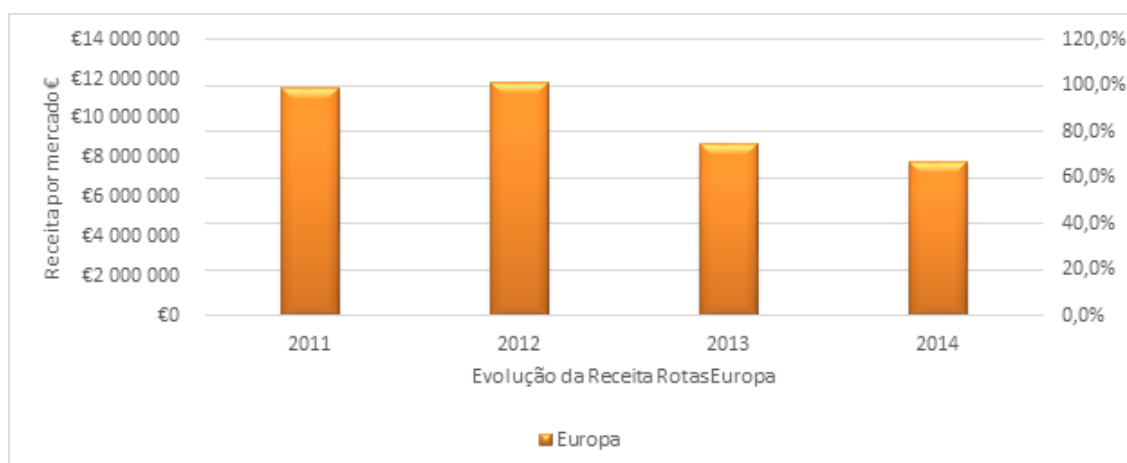


Gráfico 48 - Evolução da Recita das rotas da Europa ^[199]

^[198] Estudo da *Boston Consulting Group* para o Grupo SATA; integra o Anexo B

^[199] Relatórios e Contas do Grupo SATA de 2012, 2013 e 2014, integram o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Vide igualmente gráfico constante de quesito anterior.

2.a.13. Qual a evolução da rentabilidade para a SATA e para a RAA das operações *charter*?

Relativamente às rotas *charter* das SATA o Secretário Regional do Turismo e Transportes referiu que “o mercado da aviação civil mudou e mudou muito [n]uma componente em que a SATA era bastante forte, (...) em que surgiram entretanto um conjunto de empresas fortemente especializadas neste nicho do mercado e que captaram o grosso deste negócio, ou seja a SATA acabou por ter algumas fragilidades em termos de concorrência porque passaram a haver empresas fortemente especializadas neste tipo de mercado e com isso perdeu naturalmente uma componente importante do seu mercado e reduziu a sua rentabilidade nesse âmbito.” [200]

<i>Rotas regular</i>					<i>Rotas charter</i>				
	2009	2010	2011	2012		2009	2010	2011	2012
RASK (cent €)	5,6	5,6	5,9	5,8	RASK (cent €)	5,4	4,8	5,4	6,1
CASK (cent €)	6,0	6,0	6,0	6,0	CASK (cent €)	5,2	5,0	5,5	6,4
Fuel (€)	33.369.818	39.901.830	46.134.260	47.823.047	Fuel (€)	5.032.822	6.231.519	7.803.881	7.803.264
CASK non-fuel (cent €)	4,5	4,4	4,0	3,8	CASK non-fuel (cent €)	4,0	3,6	3,8	4,3
Receita por passageiro (€)	153	164	177	195	Receita por passageiro (€)	188	195	196	162
Custo por passageiro (€)	166	175	180	202	Custo por passageiro (€)	182	202	201	168
Load factor	68%	73%	75%	74%	Load factor	84%	80%	85%	80%
Receita por voo (€)	19.407	20.093	21.512	22.821	Receita por voo (€)	24.370	23.378	23.364	18.997
Custo por voo (€)	21.014	21.515	21.797	23.650	Custo por voo (€)	23.619	24.199	23.958	19.641
Nº voos	6.409	7.053	6.310	5.566	Nº voos	933	928	1.051	1.242
Margem (milhares €)	-10.299	-10.031	-1.801	-4.610	Margem (milhares €)	700	-762	-624	-800
Margem por voo (€)	-1.607	-1.422	-285	-828	Margem por voo (€)	751	-821	-593	-644
Tons fuel consumido	60.106	65.346	58.478	54.938	Tons fuel consumido	10.697	10.748	11.592	11.928
Tons fuel consumido por voo	9,4	9,3	9,3	9,9	Tons fuel consumido por voo	11,5	11,6	11,0	9,6
Nº passageiros	810.414	865.013	765.186	650.211	Nº passageiros	121.005	111.003	125.253	145.314
Margem por passageiro (€)	-13	-12	-2	-7	Margem por passageiro (€)	6	-7	-5	-6
mASK	2.229.260	2.548.172	2.309.277	2.178.909	mASK	421.020	451.511	454.316	383.694
Kgs fuel / € proveito	0,48	0,46	0,43	0,43	Kgs fuel / € proveito	0,47	0,50	0,47	0,51
Tarifa média (€)	153	164	177	195	Tarifa média (€)	188	195	196	162

Tabela 7 – Evolução dos Key Performance Indicators (KPI) do transporte regular e charter da SATA Internacional [201]

[200] Declarações do Eng.º Vítor Fraga – SRTT, Anexo A (pág. 7 da transcrição da sua audição)

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

[201] Análise do Plano de Negócios 2015-2020 da PWC, slide 211, Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

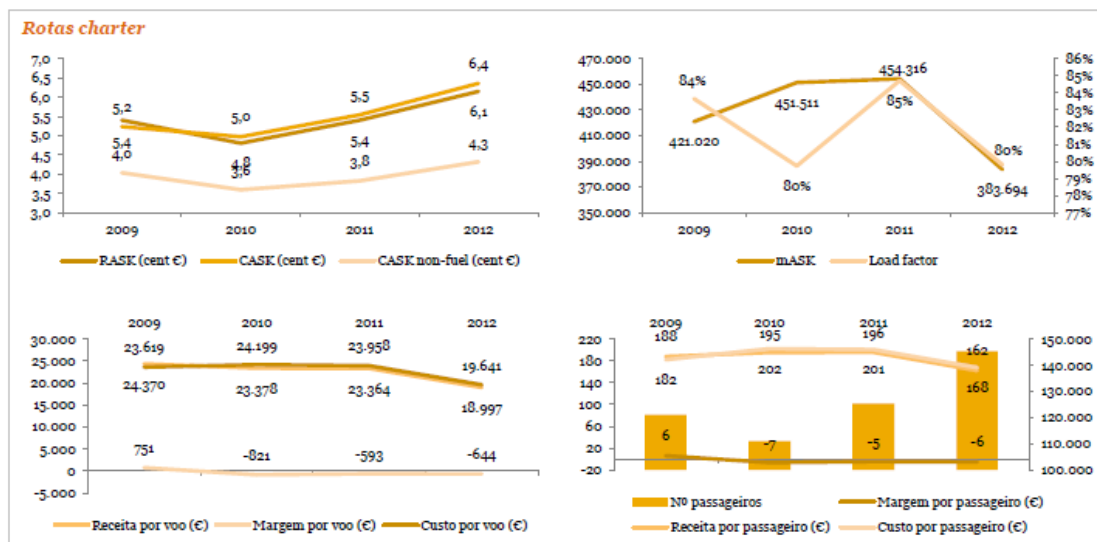


Gráfico 49- Evolução dos KPI's do transporte nas rotas charter da SATA Internacional [202]

2.a.14. Qual a evolução da rentabilidade das rotas que não ligavam, como origem ou destino, os Açores para a SATA e para a RAA?

As rotas identificadas pela Comissão são as seguintes:

Funchal/Copenhaga (2009)

Funchal/ Zurique (2010)

Funchal/Paris (2010)

Funchal/Dublin (2010)

Funchal/Estocolmo (2010)

Lisboa/Salvador da Bahia (2012)

Não nos tendo sido possível aferir a evolução das referidas rotas, a Comissão conseguiu, no entanto, identificar a margem por passageiro nas supracitadas rotas: vide quesito 2.a.5

[202] Análise do Plano de Negócios 2015-2020 da PWC, slide 215; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

2.a.15. Que fatores influenciaram a variação de rentabilidade dessas rotas?

Para além, das variáveis mais naturais no sector da aviação, preço do jet-fuel, taxa de câmbio evolução do PIB na origem, a regulação e concorrência, outros fatores atípicos podem ter afetado a operação da empresa nestas rotas, como sejam, crises económicas domésticas, greves, avarias ou problemas na manutenção das aeronaves que podem afetar a regularidade do serviço e por isso, a confiança dos agentes do setor na companhia.

2.a.16. Qual o peso das rotas com rentabilidade negativa nos resultados do Grupo SATA, por ano?

Tendo em conta os dados disponibilizados à Comissão, referenciados a 2013, o peso das rotas de rentabilidade negativa criadas nos resultados líquidos do grupo SATA é de cerca de 20%.

2.a.17. Foram dadas indicações por parte do acionista ao Grupo SATA para que este realizasse rotas que servissem diretamente o sector do turismo da RAA, mesmo que algumas tivessem rentabilidade negativa para o Grupo SATA?

Vide quesito 2.a.1.

2.a.18. Que indicações foram dadas pelo acionista ao Grupo SATA em relação a rotas que não servissem diretamente os Açores?



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

O Governo Regional dos Açores apenas impôs, no que diz respeito à abertura de rotas, a garantia de que rotas deficitárias que tivessem como objetivo captar fluxos turísticos para os Açores deveriam ser sempre equilibradas por rotas lucrativas. De acordo com o Secretário Regional do Turismo e Transportes, “*Como é público e notório a indicação que o Governo dos Açores deu à SATA, e não é de agora, era de que a SATA teria liberdade para executar as rotas que bem entendesse fora da Região que dessem lucro e que só eram admitidas a realização de rotas no vermelho desde que servissem os interesses da Região.*”^[203]

Em 2012 e 2013, porém, verificada a alteração de condições de rentabilidade das rotas em causa, o Governo Regional decidiu dar instruções à SATA no sentido de descontinuar as rotas que não indiciassem, a médio prazo, poderem ser sustentáveis, como aconteceu, por exemplo, com algumas rotas com escala no Funchal e com a rota de Salvador da Bahia.

2.a.19. Qual o número de horas de voo, por aeronave, em todas as rotas da SATA em longo, médio e micro curso e interilhas?

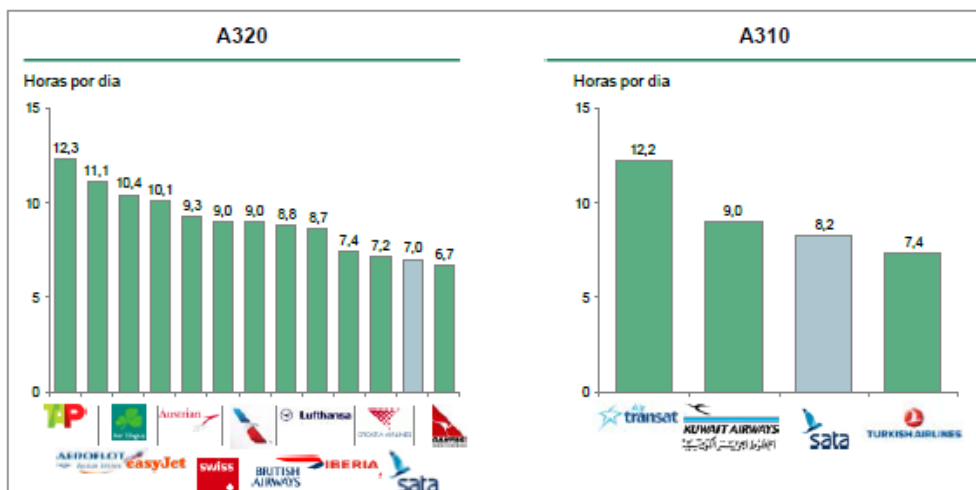


Gráfico 50 - Comparação da utilização das aeronaves entre a SATA e os seus peers^[204]

^[203] Declarações do Eng.º Vítor Fraga - SRTT, Anexo A (pág. 5 da transcrição da sua audição)

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[204] Estudo da Aviado Partners para o Grupo SATA, Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

2.a.20. Qual o número de horas de voo, por tripulação, em todas as rotas da SATA em longo, médio e micro curso e interilhas?

Não foi possível apurar.

2.a.21. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?

AÇORES-EUROPA	Ano						TOTAL
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
N.º PASSAGEIROS EUROPA [205]	22 424	32 750	39 570	45 877	54 084	60 902	255 607
N.º HOSPEDES [206]	11 212	16 375	19 785	22 939	27 042	30 451	127 804
N.º DORMIDAS [207]	43 727	63 863	77 162	89 460	105 464	118 759	498 434
ESTIMATIVA GASTO TURISTA [208] (GASTO MÉDIO TURISTA/ESTADA - 101,6 €)	4 442 642,88 €	6 488 430,00 €	7 839 608,40 €	9 089 151,24 €	10 715 122,08 €	12 065 904,24 €	50 640 858,84 €
PREJUÍZOS ROTAS EUROPA AFERIDO							- 25 800 000,00 €
IMPACTO LÍQUIDO NA ECONOMIA DOS AÇORES							24 840 858,84 €

Tabela 8 - Impacto líquido das rotas da Europa na Economia Açoriana [209]

[205] Relatórios e Contas do Grupo SATA

[206] Resulta do quociente do número de passageiros por 2

[207] INE – fator de dormidas considerado: 3,9

(http://www.estatistica.azores.gov.pt/Conteudos/relatorios/lista_relatorios.aspx?idc=392&idsc=400&lang_id=1)

[208] INE

[209] Nesta tabela não estão incluídos voos *charter* para a Europa e rota PDL/Las Palmas; o valor do nº de dormidas mencionadas é referente ao nº total de dormidas provenientes da Europa exclusivamente em voos da SATA



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Conclusões do subitem 2.a.

1. Considerando a questão das rotas definidas ao longo do período 2009 – 2014, a comissão analisou os pressupostos que conduziram a estas escolhas, e tendo em conta também os impactos das mesmas nas contas do Grupo SATA.
2. Segundo os dados apurados pela comissão, a operação para a Europa, realizada entre 2009 e 2014, permitiu à SATA assegurar a entrada de 50,6 milhões de euros no setor turístico regional. Nos anos em análise, o défice acumulado foi de 25,8 milhões de euros, podendo-se concluir que a SATA, no período em análise pela comissão, contribuiu com 25,7 milhões de euros para a economia regional.
3. Acresce a esta questão, que não é linear que, se a SATA deixasse de voar para a Europa, o défice associado a essas rotas deixasse de existir, no caso de não existirem voos alternativos que substituíssem os voos da Europa com maior rentabilidade, pois os custos fixos manter-se-iam sem qualquer retorno.
4. A comissão apurou que o acionista único determinou que se criassem e mantivessem operacionais rotas de captação de turistas, mesmo que deficitárias, desde que as mesmas beneficiassem a economia açoriana e pudessem ser compensadas, em termos de resultados operacionais, por outras rotas historicamente lucrativas. Foi isso que se verificou até 2012/2013, período em que as rotas deficitárias eram equilibradas pelos resultados positivos das rotas historicamente lucrativas, nomeadamente as rotas para a América do Norte e continente português, como se comprova pelos resultados líquidos próximos do zero.
5. Na definição de rotas a operar fora da sua área geográfica de vocação primária, a SATA, enquanto empresa de capitais exclusivamente públicos e no prosseguimento da sua missão social, assumiu um papel decisivo na procura de condições que



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

pudessem equilibrar os impactos negativos da crise económico-financeira nos mercados emissores.

6. E, de facto, atentos os valores referentes a número de passageiros transportados e a variação do número de dormidas no período em análise, é possível verificar que o peso relativo do número de hóspedes da Europa transportados pela SATA, no período considerado, aumentou, tendo sido fundamental no sentido de mitigar o impacto negativo da redução verificada, no mesmo período, no mercado nacional.
7. Verificada a alteração de condições de rentabilidade das rotas em questão e restabelecida a dinâmica económica nos principais mercados emissores, a SATA iniciou um processo de diminuição da sua presença no mercado Europeu, o que aconteceu ainda em 2014, com o fim da rota Ponta Delgada/Copenhaga, e mais notoriamente a partir de 2015.
8. Foi igualmente decidido descontinuar rotas que não indicassem, a médio prazo, puderem ser sustentáveis, como aconteceu, por exemplo, com algumas rotas com escala no Funchal e com a rota de Salvador da Bahia.
9. No *Business Plan 2015/2020*, neste sentido, é assumido como objetivo estratégico o reforço da presença e nível de serviço nas rotas para a América do Norte, procurando posicionar a futura *Azores Airlines* como “*player* de referência neste mercado”, assim como no mercado da Macaronésia, ao mesmo tempo que se considera a presença operacional na Europa como eventual e sujeita a avaliação, garantida que esteja “a adequada rentabilidade e sustentabilidade das operações.



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

2. B. “CONTRATOS DE PROMOÇÃO TURÍSTICA EM QUE SE VERIFICOU O ENVOLVIMENTO DO GRUPO, AVALIANDO, DESIGNADAMENTE, OS FUNDAMENTOS QUE CONDUZIRAM A ESSAS OPÇÕES”

2.b.1. Quais os contratos de promoção turística celebrados pelo Grupo SATA e respetivos montantes



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Tabela – Contratos de promoção turística celebrados pela SATA

EMPRESA SATA	ENTIDADE CONTRATANTE	OBJETO	DATA	DURAÇÃO	MONTANTE
2009					
SATA Express	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Prestação de serviços de promoção no mercado do Canadá	03/09/2009	até 31/03/2010	€ 150 000,00
Azores Express	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Prestação de serviços de promoção, através de ações de marketing e publicidade no mercado dos EUA	10/09/2009	365 dias	€ 150 000,00
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau; Turismo de Portugal IP; ANA Aeroportos de Portugal, S.A.	Co-Investimento em apoio de marketing: Nova rota (Ponta Delgada/Oslo)		1 ano	€ 25 000,00
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau; Turismo de Portugal IP; ANAM Aeroportos e Navegação Aérea da Madeira, S.A.	Co-Investimento em apoio de marketing: Nova rota (Madeira/Estocolmo)		3 anos	€ 150 000,00
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau; Turismo de Portugal IP; ANA Aeroportos de Portugal, S.A.	Co-Investimento em apoio de marketing: Nova rota (Madeira/Copenhaga)		3 anos	€ 150 000,00
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau; Turismo de Portugal IP; ANA Aeroportos de Portugal, S.A.	Co-Investimento em apoio de marketing: Nova rota (Ponta Delgada/Estocolmo)		1 ano	€ 50 000,00
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau; Turismo de Portugal IP; ANA Aeroportos de Portugal, S.A.	Co-Investimento em apoio de marketing: Nova rota (Ponta Delgada/Toronto)		3 anos	€ 150 000,00
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau; Turismo de Portugal IP; ANA Aeroportos de Portugal, S.A.	Co-Investimento em apoio de marketing: Nova rota (Ponta Delgada/Copenhaga)		1 ano	€ 50 000,00
2010					
SATA Air Açores	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Aquisição de 700 bilhetes LIS/PDL/LIS; GRW/PDL/GRW; FNC/PDL/FNC; PXO/PDL/PXO; TER/PDL/TER; BOS/PDL/BOS, em classe económica	25/07/2010	21 dias	€ 185 600,00
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Prestação de serviços de promoção no mercado dos EUA	20/07/2010	210 dias	€ 100 000,00
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Prestação de serviços de promoção no mercado do Reino Unido	02/07/2010	210 dias	€ 193 000,00
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Prestação de serviços de promoção no mercado da Noruega	25/03/2010	210 dias	€ 192 000,00
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Prestação de serviços de promoção no mercado da Suécia	25/03/2010	210 dias	€ 191 800,00
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Prestação de serviços de promoção no mercado da Dinamarca	25/03/2010	210 dias	€ 193 000,00
2011					
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Prestação de serviços de organização de uma Fam Trip para promoção do destino Açores no mercado da França	08/11/2011	30 dias	€ 25 023,00
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Promoção do destino Açores no mercado da Espanha	23/09/2011	61 dias	€ 25 700,00
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Aquisição de 165 bilhetes FRA/PDL/FRA, em classe económica	06/09/2011	66 dias	€ 79 600,00
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Promoção do destino Açores no mercado do Canadá	03/10/2011	151 dias	€ 69 396,55
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Promoção do destino Açores no mercado da Suécia	06/09/2011	122 dias	€ 122 500,00
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Promoção do destino Açores no mercado da Dinamarca	11/09/2011	122 dias	€ 150 000,00
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Promoção do destino Açores no mercado dos EUA	26/10/2011	148 dias	€ 172 500,00
2012					
SATA Express	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Promoção do destino Açores no mercado do Canadá	02/01/2012	92 dias	€ 70 840,01
Azores Express	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Promoção do destino Açores no mercado dos EUA	07/01/2012	92 dias	€ 179 520,89
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Aquisição de 48 passagens aéreas para a deslocação aos Açores de profissionais de turismo provenientes dos mercados emissores dos EUA, Canadá e Reino Unido	27/01/2012	9 dias	€ 30 238,65
2013					
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Campanha de marketing, visando o aumento da procura de voos, com fins turísticos na rota Londres-Ponta Delgada	26/07/2013	até 26/10/2013	€ 25 000,00
Azores Express	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Promoção do destino Açores no mercado dos EUA	08/04/2013	268 dias	€ 74 000,00
SATA Express	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Promoção do destino Açores no mercado do Canadá	05/04/2013	240 dias	€ 74 500,00
2014					
SATA Air Açores	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Campanha Açores Família Verão 2014	01/04/2014	até 25/10/2014	€ 50 000,00
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Protocolo para a promoção do destino Açores em Workshops e Feiras	01/09/2014	até 31/12/2015	
SATA Internacional	Associação Turismo dos Açores - Convention and Visitors Bureau	Campanha Açores Família Verão 2014	01/04/2014	até 25/10/2014	€ 150 000,00



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

2.b.2. Quais os objetivos que se pretendeu alcançar com a realização de tais contratos?

Os contratos de promoção turística procuraram acima de tudo dar mais visibilidade à região no contexto nacional e Internacional, procurando captar fluxos turísticos de uma forma consistente e que tornassem o crescimento do turismo na região mais robusto onde os efeitos da sazonalidade fossem diluídos, para que a hotelaria e os postos de trabalho que daí advêm não fossem afetados.

A este propósito, o Professor Doutor António Gomes de Menezes referiu que “[A] SATA tinha toda uma panóplia bastante expressiva de contratos de promoção, porque faz parte do seu objeto social e também porque foi convocada por um esforço de promover os Açores. Certos contratos eram com a ATA, outras questões eram assumidas com outras entidades, nomeadamente promotores de eventos sobejamente conhecidos. O maior contrato terá sido em 2010, quando surge a questão da Escandinávia, quando de forma inesperada e em cima da época alta, o operador incumbente decide não renovar os contratos com a hotelaria para o inverno”.^[210]

Na mesma ocasião, aquele ex-Presidente do Conselho de Administração do Grupo SATA acrescentou que a empresa desenvolvia “inúmeras campanhas, em prol dos Açores, em conjugação com a ATA, com Tour Operadores para o público final, inclusive com corolários bastante agressivos em prol da atividade económica nos Açores, como tarifas para a Tour Operação, na própria época alta, abaixo dos 100€, ida e volta; Tarifas fixas para grupos desportivos, para dinamizar os fluxos na rede regular doméstica, isentos da taxa de combustível; Tarifas promocionais para a América do Norte, introduzidas em janeiro de 2009, com tarifas mais baixas do que a já muito conhecida e falada, a tarifa da RBD, da classe tarifária X; Isenção de tarifas da taxa de combustível a várias tarifas para Tour Operadores, de modo a dinamizar os fluxos, inclusive na época baixa; A introdução de novas tarifas e isenção da taxa de combustível para estimular segmentos de carga”.^[211]

^[210] Declarações do Professor Doutor António Gomes de Menezes, Anexo A (pág. 3 da transcrição da sua audição). (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[211] Ibidem. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

2.b.3. Quais os pressupostos e estimativas de resultados económicos e financeiros que estiveram na base da realização de tais contratos?

Quanto aos pressupostos, a SATA terá procurado corresponder às reivindicações dos empresários hoteleiros e associados do setor turístico, de acordo com o referido pelo ex-Presidente do Conselho de Administração da SATA, Professor Doutor António Gomes de Menezes. *“O que eu posso dizer é que na SATA, e inclusive no papel que a SATA tem na ATA, foi apenas evidente a urgência social por parte dos empresários ao nível da manutenção das suas unidades hoteleiras (...). Foi apenas evidente e notório o estado de alarme e de urgência que conduziu à necessidade da SATA que era a única empresa do mundo disponível e capaz de reagir, porque mais ninguém estava interessado. Isto era evidente.”* ^[212] E acrescentou: *“As pessoas podem não se querer lembrar, mas de facto era unânime que uma solução devia ser encontrada, porque o mercado interno tinha colapsado. Só havia o mercado escandinavo a produzir um volume significativo de dormidas e o crescimento dos Estados Unidos ainda estava numa fase já expressiva, mas de consolidação, porque as mudanças nos Estados Unidos de um modelo para o regular agora é que se estavam a fazer sentir, que era em 2010. Na altura era uma urgência diria social.”* ^[213]

As estimativas económico-financeiras derivam diretamente da necessidade de responder prontamente à quebra significativa e abrupta dos fluxos turísticos domésticos – vide quesito 2.a.10.

2.b.4. Quais os resultados económicos e financeiros obtidos com realização de contratos de promoção turística?

Vide quesito 2.a.21.

^[212] Declarações do Professor Doutor António Gomes de Menezes, Anexo A (pág. 68 da transcrição da sua audição). (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[213] Ibidem. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

2.b.5. Qual o grau de envolvimento do acionista único (representado pelo Governo Regional) na realização de contratos de promoção turística?

Esta questão não foi colocada a qualquer inquirido, nem pode ser respondida com base na informação solicitada pela Comissão.

2.b.6. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?

Vide quesito 2.a.21.

Conclusões do subitem 2.b.

1. Da análise feita pela Comissão resulta claro que o Grupo SATA e a Associação Turismo dos Açores realizaram, no período considerado, 30 contratos de promoção turística, envolvendo também, em alguns casos, o Turismo de Portugal, a ANA e a ANAM, no valor global de cerca de 3, 5 ME.
2. Os contratos em causa abrangem serviços de promoção, marketing e publicidade, aquisição de bilhetes e *fam trips*, entre outras ações.
3. No início do período era evidente a urgência empresarial no que toca à viabilização das respetivas unidades hoteleiras, o que exigiu das entidades competentes um esforço acrescido e um investimento adicional em promoção e marketing do destino Açores – nos primeiros três do período foram despendidos cerca de 2,6 ME, ou seja, quase 75% do total.
4. Os referidos contratos, conjugados com a estratégia comercial e operacional da SATA no mercado europeu, contribuíram para um crescimento significativo das dormidas provindas da Europa no período em análise, que ascenderam a 600 mil dormidas acumuladas (voos SATA e outros).



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

2.c. “A EXISTÊNCIA DE FINANCIAMENTO A ROTAS, DESIGNADAMENTE POR PARTE DO GOVERNO REGIONAL, AVALIANDO A SUA CONSISTÊNCIA E RAZÕES DO SEU FUNDAMENTO”

2.c.1. Que contratos de financiamento a rotas existem com o Grupo SATA, designadamente com o Governo Regional, fora do âmbito de OSP e de contratos de promoção turística?

Não foi presente à comissão qualquer contrato com o Governo Regional fora do âmbito das OSP e dos contratos de promoção turística. Aliás, relativamente ao financiamento a rotas fora do âmbito referido, verifica-se tratar-se de uma impossibilidade legal imposta pela União Europeia com o objetivo de se garantir o funcionamento do mercado concorrencial.

Conclusão do subitem 2.c.

1. Não foi presente à comissão qualquer contrato com o Governo Regional fora do âmbito das OSP e dos contratos de promoção turística. Aliás, relativamente ao financiamento a rotas fora do âmbito referido, verifica-se tratar-se de uma impossibilidade legal imposta pela União Europeia com o objetivo de se garantir o funcionamento do mercado concorrencial.



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

3. “AS DECISÕES RELATIVAS À CONSTITUIÇÃO DE BASES DE OPERAÇÃO DO GRUPO, COM RESULTADOS PROVENIENTES DO SEU EFETIVO FUNCIONAMENTO”

3.1. Quais as bases operacionais da SATA Internacional e da SATA Air Açores constituídas no período em análise?

Tendo em conta que uma base operacional pressupõe a existência de uma sede e contratos de trabalho específicos, o Grupo SATA dispõe de bases operacionais em Ponta Delgada e Lisboa, onde a companhia tem vindo a centrar predominantemente a sua atividade operacional. A título exemplificativo, segundo o Presidente do Conselho de Administração da SATA, dos 5.300 voos da SATA Internacional em 2014, 4.000 tiveram o seu início em Lisboa ou em Ponta Delgada. ^[214]

O Dr.º Luís Parreirão afirmou também, em audição, que a SATA Internacional contrata pessoal, nomeadamente tripulações a partir de determinado local com suporte em três critérios principais: a existência de mão-de-obra qualificada disponível; o local de partida dos voos; e o acesso à manutenção de aeronaves.

No período em análise, a SATA Air Açores manteve no Funchal um contingente de funcionários alocados a uma aeronave, havendo um protocolo que regulava a respetiva deslocação. Contudo, de acordo com o Prof. Doutor António Gomes de Menezes, “*não era formalmente uma base*”. ^[215] Entretanto, em virtude do fim, a 31 de Dezembro de

^[214] Relatório e Parecer da Comissão de Economia da ALRAA - Projeto de Resolução nº 112/X – Resolve Recomendar ao Governo Regional dos Açores que, na qualidade de único acionista, desenvolva as diligências de sua competência no sentido da S4\AA transferir a sua base operacional para a ilha Terceira - Iniciativa do CDS/PP (<http://base.alra.pt:82/iniciativas/comissao/XCPjR112.pdf>)

^[215] Declarações do Professor Doutor António Gomes de Menezes, Anexo A (pág.57 da transcrição da sua audição) (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

2013, do contrato de concessão dos serviços aéreos regulares Funchal/Porto Santo, este contingente de funcionários deixou de estar adstrito à operação na Madeira.

3.2. Quais os objetivos que se pretendeu alcançar com a constituição de novas bases operacionais?

Não tendo sido constituídas bases operacionais no período em análise, este quesito está prejudicado.

3.3. Existem estudos que tenham fundamentado a criação das diversas bases?

Não tendo sido constituídas bases operacionais no período em análise, este quesito está prejudicado.

3.4. Quais os pressupostos e estimativas de resultados económicos e financeiros que fundamentaram a decisão de constituição de novas bases operacionais?

Não tendo sido constituídas bases operacionais no período em análise, este quesito está prejudicado.

3.5. Quais os resultados económicos e financeiros da constituição das novas bases operacionais?

Não tendo sido constituídas bases operacionais no período em análise, este quesito está prejudicado.

3.6. Qual o grau de envolvimento do acionista único (representado pelo Governo Regional) na decisão de constituição de novas bases operacionais?

Não tendo sido constituídas bases operacionais no período em análise, este quesito está prejudicado.



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

3.7. Foram equacionadas outras localizações?

Não tendo sido constituídas bases operacionais no período em análise, este quesito está prejudicado.

3.8. Porque não foram implementadas?

Não tendo sido constituídas bases operacionais no período em análise, este quesito está prejudicado.

3.9. Qual o número de funcionários afetos a cada base/escala da SATA Internacional?

ESCALAS	2009	2010	2011	2012	2013	2014
São Miguel	617	641	629	650	697	742
Toronto ^[216]						
Boston ^[217]						
Funchal	23	22	14	15	16	1
Lisboa	331	337	326	316	319	317
Porto	3	3	3	6	5	5
Total Global	974	1003	972	987	1037	1065

Tabela 9 - Número de funcionários por base/escala ^[218]

^[216] Não foi possível apurar na documentação nem nas inquirições da comissão.

^[217] Não foi possível apurar na documentação nem nas inquirições da comissão.

^[218] Quadro com nome dos funcionários do Grupo SATA desagregado por empresa, áreas e setores, a sua natureza contratual e respetivos vencimentos, por ilha e por ano – Integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

3.10. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?

Não tendo sido constituídas bases operacionais no período em análise, este quesito está prejudicado.

Conclusões do item 3

1. De acordo com os dados disponibilizados à comissão e as declarações dos responsáveis do Grupo SATA, não foram constituídas quaisquer bases operacionais, no período em análise, nos termos dos critérios definidores do conceito. Neste sentido, tanto a SATA Air Açores como a SATA Internacional mantiveram os seus centros de operação em Ponta Delgada e Lisboa.
2. Neste sentido, é impossível à comissão responder aos quesitos 3.2 a 3.8, uma vez que estes foram elaborados no pressuposto da constituição de novas bases operacionais entre 2009 e 2014.
3. Em relação ao número de funcionários por escala da SATA Internacional, e à exceção de Boston e Toronto, escalas para as quais não foi possível obter dados, a comissão concluiu que se registou um equilíbrio do número global de funcionários, ainda que se tenha verificado diminuições nos casos do Funchal e de Lisboa e um aumento no caso de Ponta Delgada.



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

4. “A POLÍTICA DE INVESTIMENTOS SEGUIDA, COM ESPECIAL INCIDÊNCIA NA AQUISIÇÃO DE AERONAVES, MAS TAMBÉM DE OUTROS, RELACIONADOS OU NÃO COM O DOMÍNIO OPERACIONAL”

4.1. Quais os objetivos que se pretenderam alcançar com a política de investimentos, com aquisição e/ou *leasing* de aeronaves?

A melhoria da eficiência da frota quer do ponto da redução dos custos de operação quer da melhoria dos níveis de conforto oferecidos, colocando a companhia numa melhor posição competitiva tendo em conta os mercados liberalizados onde opera - *“Pretendeu-se acima de tudo eficiência, fiabilidade de despacho e níveis de conforto superiores, fatores este 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”*.^[219]

A renovação da frota teve sempre em linha de conta que a SATA, enquanto companhia açoriana, tem como missão promover a melhoria da conectividade dos Açores - *“A SATA tem que ter uma frota que sirva aquilo que é o seu objeto social, que é servir os Açores e os açorianos e quando se diz servir os Açores e os açorianos, também se inclui naturalmente aquilo que é o serviço prestado à diáspora”*.^[220]

4.2. Quais os pressupostos e estimativas de resultados económicos e financeiros que estiveram na base a política de investimentos, com aquisição e/ou *leasing* de aeronaves?

No período em análise não houve lugar a nenhuma decisão de aquisição de aeronaves. No entanto, a SATA Internacional, ao abrigo da gestão “corrente” da sua frota de médio e longo curso, contratou operações de *leasing* operacional de aeronaves, tirando partido da flexibilidade deste modelo de contrato para ajustar a sua frota à estratégia

^[219] Declarações do Dr.º Luís Parreirão, Anexo A (pág. 18 da transcrição da sua audição).

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[220] Declarações do Eng.º Vítor Fraga – SRTT, Anexo A (pág. 13 da transcrição da sua audição).

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

prosseguida - “[H]avia um cuidado em que os leases não tivessem todos o mesmo término, no sentido em que, digamos, sem percas de generalidade, de 6 em 6 meses, houvesse um lease que acabava e, por conseguinte, a SATA preservava os graus de liberdade para se ajustar a determinadas condicionantes externas ou estratégicas. (...) O que havia era o cuidado de preservar os graus de liberdade e estar sempre no mercado a ver os melhores leases e poder reagir com a libertação de uma aeronave”. [221]

4.3. Quais os resultados económicos e financeiros obtidos com a política de investimentos, com aquisição e/ou *leasing* de aeronaves?

No período em análise, entrou ao serviço da SATA Internacional apenas uma aeronave, um A320, em maio de 2009. Ao serviço da SATA Air Açores entraram duas aeronaves Dash Q200 e, entre janeiro e março de 2010, quatro novas aeronaves Dash Q400. De 2009 a 2012, e conforme o gráfico abaixo ilustra, o CASK apresentou melhorias.

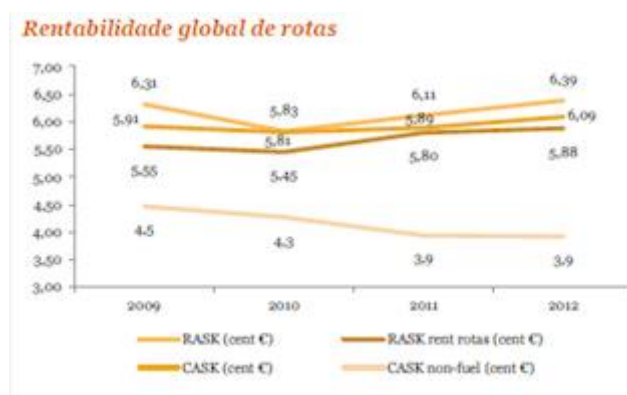


Gráfico 51 - Rentabilidade global das rotas [222]

4.4. Qual o grau de envolvimento do acionista único (representado pelo Governo Regional) na política de investimentos, com aquisição e/ou *leasing* de aeronaves?

O Governo Regional não interveio na escolha de aeronaves nem nas decisões de contratação/renegociação de *leasings*.

[221] Declarações do Professor Doutor António Gomes de Menezes, Anexo A (pág. 60 da transcrição da sua audição) (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

[222] Assessoria Financeira da PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

4.5. Se, com a aquisição dessa frota, não se prescindiu de fundos comunitários?

Dos trabalhos da comissão não resultam dados suficientes que permitam inferir uma resposta esclarecedora sobre esta matéria.

4.6. Qual o impacto da constituição de provisões?

Para manter a aeronavegabilidade da frota de longo curso A310 no período 2015-2018, seria necessário ter constituído provisões em montante suficiente para cumprir um conjunto de intervenções estruturais e mandatórias no valor aproximando de 40 ME, como demonstra o estudo da *MACH Aviation Consultancy*.^[223]

4.7. Qual o impacto da nova frota da SATA Air Açores ao nível do serviço prestado?

Vide resposta ao quesito seguinte.

4.8. Que benefícios e impactos daí vieram para a RAA?

A nova frota, para além de disponibilizar aos passageiros lugares com padrões de segurança e de conforto elevados, tem contribuído para a agilização das obrigações de serviço público interilhas, como contribuiu para reforçar a centralidade atlântica da SATA nas ligações para a Madeira e Canárias.

“Ainda foi possível reforçar a centralidade atlântica da rede da SATA, através do desempenho muito meritório da nova frota da SATA Air Açores no espaço da Macaronésia, em particular entre os Açores, a Madeira e as Canárias com esta sub-rede operada pelo Q-400, economia e eficiência, com ligações à América do Norte, reforçando assim o papel da centralidade atlântica da SATA nos Açores”, referiu, neste contexto, o Professor Doutor António Gomes de Menezes à comissão.^[224]

[223] Estudo da *MACH Aviation Consultancy*, pág. 15; integra o Anexo B

[224] Declarações do Professor Doutor António Gomes de Menezes, Anexo A (pág. 4 da transcrição da sua audição).
(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Com o término do contrato de concessão Funchal-Porto Santo a 31 de dezembro de 2013 - que libertou um avião Q200 da operação da Madeira - a frota da SATA Air Açores ficou excedentária em uma aeronave Q400, no ano de 2014, como identifica o *Business Plan* da SATA.

Com a subida do número de passageiros no ano de 2015 nas rotas interilhas, a validade desta premissa passou a estar em estudo.

4.9. Se existem, ou não, relatórios técnicos e estudos de mercado que presidiram à aquisição da nova frota DASH?

Sim. O estudo da *Cranefield University*.

A este propósito, o ex-Presidente do Conselho de Administração da SATA, Professor Doutor António Gomes de Menezes referiu à comissão que “(...) em termos de custo por lugar é inequívoco que o Q-400 tem maior competitividade, além disso, obviamente há outros fatores que foram considerados nos estudos, bem como a questão da carga, tem mais capacidade de carga. Obviamente que há outras questões também técnico-operacionais muito relevantes, desde logo a capacidade do Q-400 ter tempos de rotação extremamente baixos, na casa dos 20 minutos, o que permite a uma operação de extrema sazonalidade, como é o caso da SATA Air Açores, ter uma capacidade muito elevada para adicionar frequências quando o valor social delas é mais elevado, atendo ao nosso perfil de sazonalidade”²²⁵.

Aquele responsável disse também que “[O] dimensionamento foi feito inclusive tendo referências legítimas como o próprio PROTA (Plano de Desenvolvimento para o Turismo dos Açores) e a necessidade da SATA Air Açores ser parte da solução e não do eventual estrangulamento, proporcionando mais lugares para os circuitos interilhas e também para os produtos turísticos, numa lógica de desagregação de assimetrias regionais, como é o caso do produto turístico do circuito açoriano”.²²⁶

4.10. Se existiam, ou não, estudos que fundamentassem a economia de voar com as aeronaves da nova frota DASH para fora da RAA?

^[225] Declarações do Professor Doutor António Gomes de Menezes, Anexo A (pág. 23 da transcrição da sua audição) (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[226] Ibidem. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Sim, o já mencionado estudo da *Cranefield University*.

Segundo o Professor Doutor António Gomes de Menezes, “(...) além de outras questões de performance de segurança e de fiabilidade de despacho e de pontualidade do serviço, da economia, do combustível, houve também outros desideratos nomeadamente a capacidade da SATA passar de uma situação deficitária na ligação Açores/Madeira, através da passagem de uma aeronave com turboreator A-320, para o Q-400 com ligação às Canárias, inclusive ao sul do continente, rede esta que beneficiou, e foi beneficiada em perfeita articulação, com a rede da América do Norte, América do Norte essa que então eu reputo como principal questão, ao contrário do que arbitrariamente o senhor referiu, que foi de facto a América do Norte e o voar regular”.^[227]

4.11. É viável a manutenção da atual frota de longo curso da SATA Internacional?

Segundo o estudo da *Boston Consulting Group* (2014), seria imperativo uma substituição da frota de longo curso que, a ser mantida, implicaria um gasto de 46 milhões de euros em manutenção, sendo que, do ponto de vista da eficiência, estava longe dos padrões das aeronaves operadas pela concorrência.

O Secretário Regional do Turismo e Transportes referiu, neste contexto, em comissão que o estudo em causa “o custo que estava associado a prologar a existência dos 310 até 2019 ou 2020, já não me recordo, era um custo demasiado elevado para aquilo que se pretendia em comparação com aquilo que existia no mercado, desde logo porque havia uma grande dificuldade ao nível de encontrar peças sobressalentes para garantir a aeronavegabilidade das aeronaves no decorrer do tempo, aliás uma situação que hoje é claramente notória, quando existe uma anomalia o tempo para a reparação muitas vezes é dilatado precisamente pela dificuldade em fazer chegar as peças sobressalentes com rapidez para as situações de reparação”.^[228]

Sobre se achava viável a manutenção dos A-310 em operação ou se a solução para o médio prazo da SATA seriam os 310, o ex-Presidente do Conselho de Administração da SATA, Prof. Doutor António Gomes de Menezes declarou à Comissão que “[I]sto foi

^[228] Declarações do Eng.º Vítor Fraga - SRTT, Anexo A (pág. 15 da transcrição da sua audição).
(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

considerado à data, está datado, mas não é assim um passado longínquo, é um passado recente. Foi visto matrícula a matrícula, porque na aviação obviamente que é importante ter leases baixos e ter consumos variáveis de combustível baixo e muito importante também é não só os custos de engenharia e manutenção, mas também a fiabilidade de despacho que se pode esperar e a perceção comercial que se pode traduzir em melhores receitas ou não.

Obviamente que também é visto nessa fiabilidade de despacho as respostas do mercado em relação às aeronaves.

Neste sentido, também é visto aeronave a aeronave, porque a SATA de facto é uma empresa pequena. Já se encontrava numa condição sempre muito marginal, equilibrada, mas muito marginal ou residual e, por conseguinte, havia matrículas, aeronaves específicas, que teriam que sofrer grandes investimentos, os chamados grandes eventos, ou o cheque d, ou novos motores, ou então mesmo alguns investimentos para que fossem simplesmente legais no espaço em que nós operamos no Atlântico Norte e foi feita essa análise custo/benefício muito minuciosa”. [229]

Por sua vez, o ex-Diretor de Manutenção da SATA, Eng.º José Roque, sobre a mesma matéria, referiu que “[A] dificuldade de encontrar spares no mercado, quando comparativamente com anos passados em que a frota mundial era muito superior ao número que atualmente existe em termos de A310, comparativamente existe mais dificuldade? Sim, existe.

Se é possível termos spares ou não? Tem-se arranjado spares com mais dificuldade, mas consegue-se ir ao mercado e adquirir spares, mais uma vez reformo, com mais dificuldade.

Os vendedores são os fornecedores deste tipo de material de avião que têm que dar e fornecer material certificado, certificado segundo a legislação europeia, têm que dar um documento e poupando-vos os pormenores, um chamado EASA Form 1, ou um documento americano também do FAE, portanto os documentos têm que estar certificados de acordo com esses requisitos.

Continua a existir no mercado com mais dificuldade do que existia anteriormente. [230]

[229] Declarações do Professor Doutor António Gomes de Menezes, Anexo A (pág. 45 da transcrição da sua audição) (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

[230] Declarações do Eng.º José Roque, Anexo A (pág. 10 da transcrição da sua audição). A autorização para publicação, de citações do seu depoimento, é junta ao presente relatório como Anexo 18. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

4.12. Se não for, que critérios devem presidir à escolha da nova frota de longo curso na SATA Internacional?

Entendeu-se que os critérios de avaliação para as possíveis soluções de frota para o Grupo SATA deveriam incidir sobre os seguintes aspetos: performance operacional; suporte de manutenção e custos; comutabilidade; flexibilidade em caso de necessidade de ajustamento da rede; conforto; capacidade para bagagem e carga; impacto financeiro; e capacidade para servir todas as rotas da diáspora durante todo o ano.

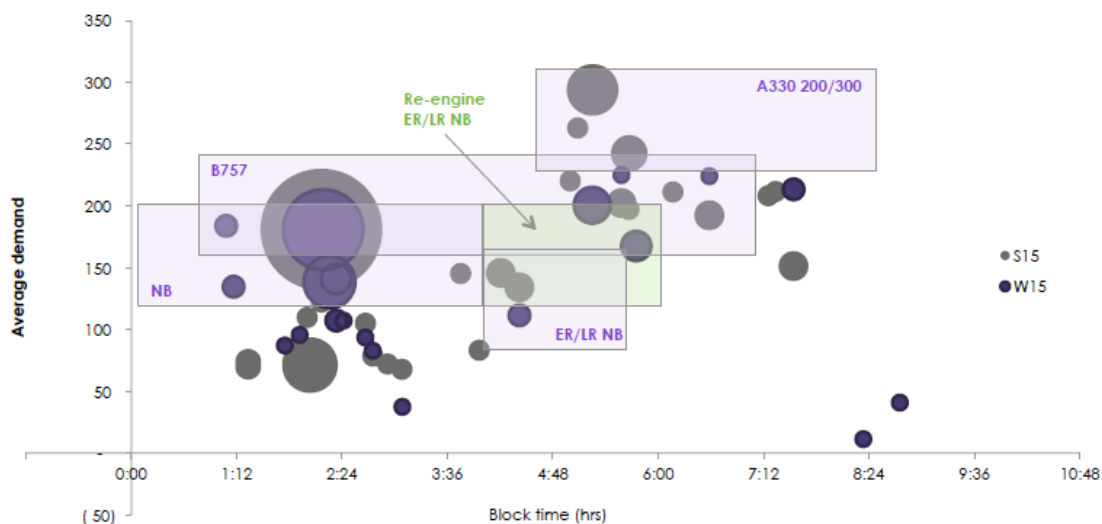


Gráfico 52 – Variáveis em análise em função do comportamento de diferentes aeronaves ^[231]

4.13. Qual o impacto estimado da entrada ao serviço da nova frota de longo curso da SATA Internacional?

Neste âmbito o *Business Plan* da SATA refere que “face à rede futura da Azores Airlines a opção da frota de longo curso passará pela locação operacional de 2 equipamentos com capacidade individual entre 250 e 300 lugares em substituição dos 4 equipamentos A310 (capacidade individual de 222 lugares) atualmente na frota da SATA Internacional. Os novos equipamentos além de maior capacidade (entre 250 a 300 lugares), permitirão um melhor nível de serviço ao cliente. Os momentos de mudança da frota de longo curso, terão em consideração os fluxos próprios da sazonalidade do negócio do transporte

^[231] Estudo da *Aviado Partners* para o Grupo SATA, pág. 17; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

aéreo, sendo estimado o início do phase-out dos A310 no 1º trimestre de 2015 e concluído no 3º trimestre de 2015 com a entrada do segundo equipamento da frota.” Até à data de encerramento do presente relatório não entrou ao serviço nenhum avião A330.

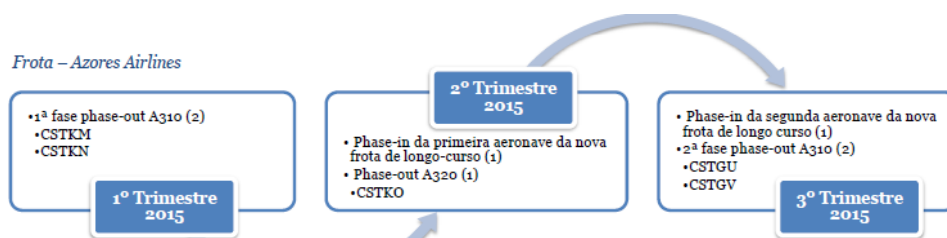


Figura 1- Plano de renovação da frota da SATA Internacional ^[232]

Tabela 10 - Comparação dos custos a incorrer com a atual frota A310 versus custos estimados com a nova frota ^[233]

€ milhões

Custo locação operacional 2 aeronaves – nova frota	2015	2016	2017	2018	Total 2015-2018
Leasing	7,0	7,0	7,0	7,0	28,0
Custo anual reservas e manutenção fixa	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0
Reservas de manutenção - Variável por FH	2,0	2,1	2,2	2,3	8,6
Reservas de manutenção - Variável por Voo	1,3	1,4	1,5	1,5	5,7
Total custos estimados 2015-2018 nova frota (2 aeronaves)	11,3	11,5	11,7	11,8	46,3

Custo grandes eventos de manutenção da frota atual A310	2015	2016	2017	2018	Total 2015-2018
Matrícula CS-TGU	2,0	1,4	2,7	0,5	6,6
Matrícula CS-TGV	3,5	3,0	3,2	0,5	10,2
Matrícula CS-TKM	6,0	2,2	2,3	2,0	12,4
Matrícula CS-TKN	10,0	1,2	1,2	0,5	12,9
Total custos 2015-2018 frota A310 (4 aeronaves)	21,5	7,8	9,4	3,4	42,1

4.14. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?

^[232] Business Plan 2015/2020 do Grupo SATA, de Dezembro de 2013, Slide 22; integra o Anexo B

^[233] Business Plan 2015/2020 do Grupo SATA, de Dezembro de 2013, Slide 23; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Relativamente à escolha da nova frota de longo curso da SATA, parece-nos evidente, que tal como afirma o estudo da *Lufthansa - Fleet evaluation support for SATA Internacional*, “os aviões estão chegar ao fim do seu tempo economicamente útil de vida. Apesar de o custo de propriedade de uma frota envelhecida tender a ser mais baixa do que de uma aeronave normal, o elevado custo de manutenção, o ineficiente consumo de combustível e o elevado custo do tempo de paragem irão ultrapassar os benefícios de custos de propriedade mais baixos”.

Assim, parece-nos correta, e acautelada, para o erário público, a opção de substituição progressiva da atual frota de longo curso.

Relativamente à opção da escolha da frota de longo curso incidir no tipo de avião A330, a comissão concorda que não há nenhum modelo de aeronave 100% adequada à operação da SATA Internacional. A escolha recai, mantendo os pressupostos de operação referidos no quesito 4.12, na opção que mais se aproxima das necessidades companhia. Assim, de acordo com o estudo da consultora *Mach Avition Consultancy*, “o A330- 200 é a aeronave mais adequada ao enquadramento e perspetivas futuras da SATA, possui melhores características operacionais do que o B767-300 ER, apresenta-se como um melhor produto do ponto de vista do que é oferecido ao passageiro, tem um potencial de receita adicional significativamente superior tanto ao nível dos lugares de executiva como de económica, como também capacidade de carga que poderá ser explorado comercialmente pela SATA.”^[234]

Conclusões do Item 4.

1. As renovações das frotas prosseguiram uma melhoria da eficiência, reduzindo custos e ampliando os níveis de conforto dos passageiros. A empresa está hoje mais preparada para operar num mercado concorrencial.
2. A renovação da frota teve em linha de conta a promoção da conectividade dos Açores.
3. A opção pela nova frota da SATA Air Açores assentou em estudos, nomeadamente, num estudo *Cranefield University*.
4. Resulta evidente que a opção pela renovação da frota de longo curso da SATA, conforme o estudo da *Lufthansa - Fleet evaluation support for SATA Internacional*, que os aviões estão chegar ao fim do seu tempo economicamente útil de vida.
5. O A330- 200 é uma aeronave adequada ao cenário operacional da SATA para o período de vigência do *Business Plan 2015-2020*, pois cumpre de uma forma mais

^[234] Estudo da consultora *MACH Avition Consultancy*, integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

satisfatória, face às opções concorrentes, os pressupostos: performance operacional; suporte de manutenção e custos, comutabilidade; flexibilidade em caso de necessidade de ajustamento da rede; conforto, capacidade para bagagem e carga; impacto financeiro; e, capacidade para servir todas as rotas da diáspora durante todo o ano.

5. “A PARTICIPAÇÃO EM OUTRAS ENTIDADES, QUER QUANTO ÀS OPÇÕES QUE ESTIVERAM NA BASE DAS DECISÕES, QUER NOS BENEFÍCIOS OBTIDOS E DAS MESMAS DECORRENTES;”

5.1. De que entidades o Grupo SATA detém participações sociais?

Associação de Turismo dos Açores (ATA), ^[235] 30% - 12.500 Eur.

Associação Açoriana de Turismo e Hotelaria, ^[236] 25% - 20.000 Eur.

Sociedade Ilhas de Valor, ^[237] 1% - 41.514 Eur.

5.2. Quais os objetivos que se pretendeu alcançar com a participação em outras entidades?

Sendo as participadas da SATA sociedades ligadas à atividade turística ou que, como é o caso da Sociedade Ilhas de Valor, integram outras sociedades que prosseguem estes fins, o objetivo é o de gerar sinergias entre a companhia açoriana de transportes aéreos e estas entidades contribuindo, por esta via, para o desenvolvimento do setor turístico regional - *“é extremamente importante haver articulação entre a ferramenta que existe de acessibilidades, porque um dos grandes fatores de desenvolvimento do turismo são as acessibilidades. Para além da promoção e da qualificação do produto interno, sem acessibilidades não conseguimos desenvolver o sector do turismo”* ^[238] Eng.º Francisco Gil.

^[235] Relatório e Contas Integrado do Grupo SATA 2014 – Integra o Anexo B

^[236] Idem

^[237] Idem

^[238] Declarações do Eng.º Francisco Gil - Integra o Anexo A (pág.54 da transcrição da sua audição) (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

5.3. Quais os pressupostos e estimativas de resultados económicos e financeiros que estiveram na base da participação em outras entidades?

Dos trabalhos da comissão não resultam elementos que permitam dar resposta ao quesito.

5.4. Quais os resultados económicos e financeiros obtidos com a participação em outras entidades?

À exceção da Sociedade Ilhas de Valor, SA as outras entidades são Associações sem fins lucrativos pelo que não há lugar a distribuição de dividendos. A Sociedade Ilhas de Valor, SA também não tem como objetivo o lucro pelo que também não distribuiu dividendos.

Quanto aos resultados económicos, não sendo possível aferir com exatidão o seu impacto, é de realçar que a atividade destas entidades, quer através da promoção do destino quer do desenvolvimento da oferta interna, contribuem para o crescimento do turismo nos Açores e por esta via para o número de passageiros transportados, *core business* da SATA.

5.5. Qual o grau de envolvimento do acionista único (representado pelo Governo Regional) na decisão de participação em outras entidades?

Dos trabalhos da comissão não resultam elementos que permitam afirmar que houve intervenção do acionista nessa decisão.

5.6. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?

Sendo o interesse da região o desenvolvimento de um setor turístico competitivo e robusto e não havendo prejuízos a inscrever nas contas do Grupo SATA, por via da participação nestas entidades, entende-se que foi acautelado o interesse da RAA.



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Conclusão do item 5

1. A participação do Grupo SATA em outras entidades demonstra que estas estão alinhadas com os interesses económicos e financeiros da companhia. Os benefícios económicos, embora difíceis de quantificar, são evidentes do ponto de vista do contributo daquelas entidades para a captação de fluxos turísticos e para o desenvolvimento da oferta interna.

A atividade destas entidades não acarretou prejuízos financeiros para o Grupo.

6. “EVOLUÇÃO DOS RECURSOS HUMANOS DO GRUPO, COM AVALIAÇÃO DETALHADA DA SUA ADEQUAÇÃO À ATIVIDADE DO GRUPO, DESIGNADAMENTE NA SUA COMPONENTE OPERACIONAL, DEVENDO SER TAMBÉM AVALIADA A SITUAÇÃO ATUAL E AS PERSPETIVAS EXISTENTES PARA OS PRÓXIMOS ANOS”

- 6.1. Qual o número de funcionários do Grupo SATA, designadamente na sua componente operacional, desagregado por natureza contratual?

Tabela 11 - Número de funcionários do Grupo SATA distribuídos por bases/escalas ^[239]

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Corvo	3	4	4	4	4	5
Flores	18	18	18	19	19	19
Graciosa	18	18	18	18	19	20
Terceira	110	108	102	105	106	107
Pico	22	23	23	22	23	25
Faial	40	40	36	37	37	39
São Jorge	22	20	18	18	16	20
São Miguel	617	641	629	650	697	742
Santa Maria	30	30	27	30	30	29
Funchal	23	22	14	15	16	1
Lisboa	331	337	326	316	319	317
Porto	3	3	3	6	5	5
Total Global	1237	1264	1218	1240	1291	1329

^[239] Quadro com nome dos funcionários do Grupo SATA desagregado por empresa, áreas e setores, a sua natureza contratual e respetivos vencimentos, por ilha e por ano – Integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

O número de funcionários no universo do Grupo SATA manteve-se genericamente equilibrado, ainda que se possa registar a partir de 2011 uma ligeira tendência de subida, verificando-se, na SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. um decréscimo de 25 funcionários entre 2009 a 2011, seguido por um aumento de 20 funcionários entre 2011 e 2014. Na SATA Internacional – Serviço e Transportes Aéreos, S.A. verifica-se, desde 2011 (e após um decréscimo de funcionários no ano anterior), um acréscimo de 66 funcionários. Relativamente à SATA Gestão de Aeródromos, S.A., o número de funcionários tem vindo a aumentar desde 2009, registando-se um acréscimo global de 13 funcionários.

A evolução anual dos Recursos Humanos no Grupo SATA, no período temporal em análise na comissão, encontra-se representada na tabela infra:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
SATA Air Açores	656	652	631	631	642	661
SATA Internacional	571	596	578	596	637	644
SATA Gestão de Aeródromos	12	13	13	14	17	25
TOTAL	1239	1261	1222	1241	1296	1330

Tabela 12 - Evolução do nº de funcionários por empresa do Grupo SATA ^[240]

No respeitante à estrutura de funcionários adstritos à componente operacional, desagregada por tipologia de contrato de trabalho, caracteriza-se a mesma, temporalmente, segundo as tabelas infra, elaboradas segundo informação enviada pela tutela à comissão:

2009	Contrato sem Termo	Contrato a Termo Certo	Contrato a Termo Incerto	Total
SATA Gestão de Aeródromos	8	4	0	12
SATA Air Açores	528	55	6	589
SATA Internacional	339	42	0	381
TOTAL GERAL	875	101	6	982

Tabela 13 - Número de funcionários por natureza contratual em 2009 ^[241]

^[240] Relatórios e Contas de 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 e 2014 das empresas do Grupo SATA integram o Anexo B

^[241] O documento “Funcionários Grupo SATA – RU: 2009” integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

2010	Contrato sem Termo	Contrato a Termo Certo	Contrato a Termo Incerto	Total
SATA Gestão de Aeródromos	9	4	0	13
SATA Air Açores	543	35	12	590
SATA Internacional	341	45	0	386
TOTAL GERAL	893	84	12	989

Tabela 14 - Número de funcionários por natureza contratual em 2010 ^[242]

2011	Comissão de Serviço	Contrato sem Termo	Contrato a Termo Certo	Contrato a Termo Incerto	Total
SATA Gestão de Aeródromos	4	9	0	0	13
SATA Air Açores	1	536	21	4	562
SATA Internacional	0	359	15	0	374
TOTAL GERAL	5	904	36	4	949

Tabela 15 - Número de funcionários por natureza contratual em 2011 ^[243]

2012	Comissão de Serviço	Contrato sem Termo	Contrato a Termo Certo	Contrato a Termo Incerto	Total
SATA Gestão de Aeródromos	4	10	0	0	14
SATA Air Açores	2	530	28	8	568
SATA Internacional	1	354	20	0	375
TOTAL GERAL	7	894	48	8	957

Tabela 16 - Número de funcionários por natureza contratual em 2012 ^[244]

2013	Comissão de Serviço	Contrato sem Termo	Contrato a Termo Certo	Contrato a Termo Incerto	Total
SATA Gestão de Aeródromos	4	9	1		14
SATA Air Açores	4	518	37	12	571
SATA Internacional	2	351	57	0	410
TOTAL GERAL	10	878	95	12	995

Tabela 17 - Número de funcionários por natureza contratual em 2013 ^[245]

2014	Comissão de Serviço	Contrato sem Termo	Contrato a Termo Certo	Contrato a Termo Incerto	Total
SATA Gestão de Aeródromos	4	10	10		24
SATA Air Açores	4	514	60	16	594
SATA Internacional	2	337	61	0	400
TOTAL GERAL	10	861	131	16	1018

Tabela 18 - Número de funcionários por natureza contratual em 2014 ^[246]

^[242] O documento “Funcionários Grupo SATA – RU: 2010” integra o Anexo B

^[243] O documento “Funcionários Grupo SATA – RU: 2011” integra o Anexo B

^[244] O documento “Funcionários_Área_Operacional_2012” integra o Anexo B

^[245] O documento “Funcionários_Área_Operacional_2013” integra o Anexo B

^[246] O documento “Funcionários_Área_Operacional_2014” integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

6.2. Qual a estrutura dos recursos humanos nas diferentes empresas, áreas e sectores do Grupo SATA, desagregada pela sua natureza contratual, resultante da execução do plano estratégico?

Da análise da documentação solicitada e enviada à comissão, afere-se que decorre do *Business Plan* do Grupo SATA 2015 - 2020 a previsão de uma redução do *headcount* médio de *backoffice*.^[247] Afirmou igualmente o Dr. Luis Parreirão, Presidente do Conselho de Administração, que “na nossa perspetiva para essa evolução o que está em causa são a não renovação de contratos a termo e a passagem à reforma de um conjunto relevante de trabalhadores que, por força da idade que vão atingindo, vão alcançar a idade para a reforma”,^[248] afirmação corroborada pela Vogal do Conselho de Administração, Dr.ª Isabel Barata, segundo a qual “no Plano de Negócios está prevista essa redução, mas essa redução, conforme é público e já foi anunciado, irá ser feita das seguintes maneiras, ou está a ser realizada das seguintes maneiras: não renovação de contratos a termo; ou tendencialmente pela não renovação dos contratos a termo; não substituição das pessoas que vão para a reforma, e pela interrupção de alguns contratos que tínhamos a termo incerto”.^[249] O quadro geral da estrutura dos recursos humanos, como solicita o quesito, só poderá ser aferido na totalidade após o decorrer do espaço temporal abrangido pelo *Business Plan*. Não obstante, afirmou o Dr. Luis Parreirão que “aquilo que é dito relativamente à redução do quadro médio da empresa tem um horizonte temporal até 2020, ou seja, ao longo de toda a execução do Plano. O quadro médio da empresa situa-se nos 1.300 trabalhadores. A nossa previsão é que, ao longo deste

^[247] *Business Plan* do Grupo SATA 2015 – 2020, Slide 7 – Integra o Anexo B

^[248] Declarações do Dr. Luis Parreirão, Anexo A (pág. 61 da transcrição da sua audição)

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[249] Declarações da Dr.ª Isabel Barata, Anexo A (pág. 7 da transcrição da sua audição)

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

período, com as aposentações e com a não renovação de contratos a prazo, a diminuição de efetivos será significativa, devendo chegar aos 20% desse efetivo total.” [250]

6.3. Que tipo de evolução se verificou ao nível do contingente laboral no período considerado?

A evolução dos Recursos Humanos na SATA Air Açores, no período temporal em análise na Comissão de Inquérito, encontra-se representada no gráfico infra:

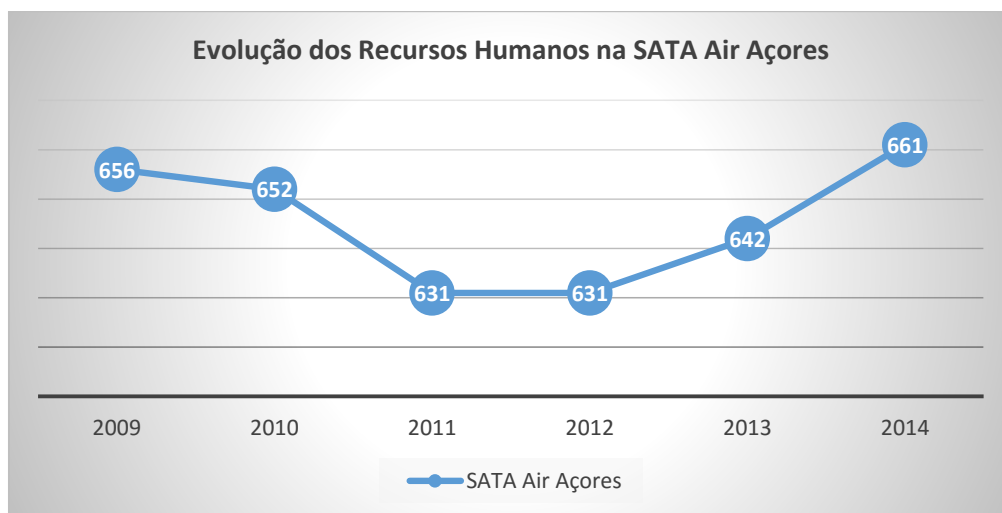


Gráfico 53 - Evolução dos Recursos Humanos na SATA Air Açores [251]

A evolução dos Recursos Humanos na SATA Internacional, no período temporal em análise na Comissão de Inquérito, encontra-se representada no gráfico infra:

[250] Declarações do Dr. Luis Parreirão, Anexo A (pág. 72 da transcrição da sua 1ª audição)

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

[251] Relatórios e Contas de 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 e 2014 das empresas do Grupo SATA integram o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

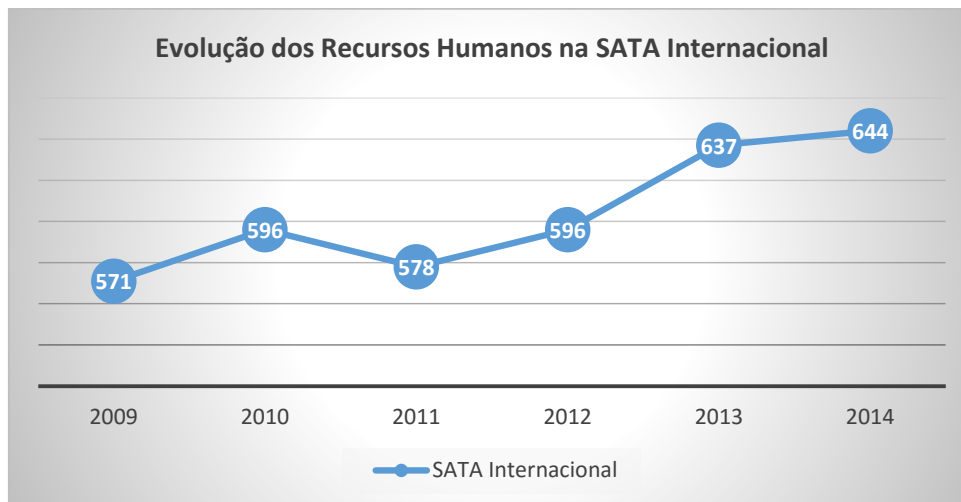


Gráfico 54 - Evolução dos Recursos Humanos na SATA Internacional ^[252]

A evolução dos Recursos Humanos na SATA Gestão de Aeródromos, no período temporal em análise na Comissão de Inquérito, encontra-se representada no gráfico infra:

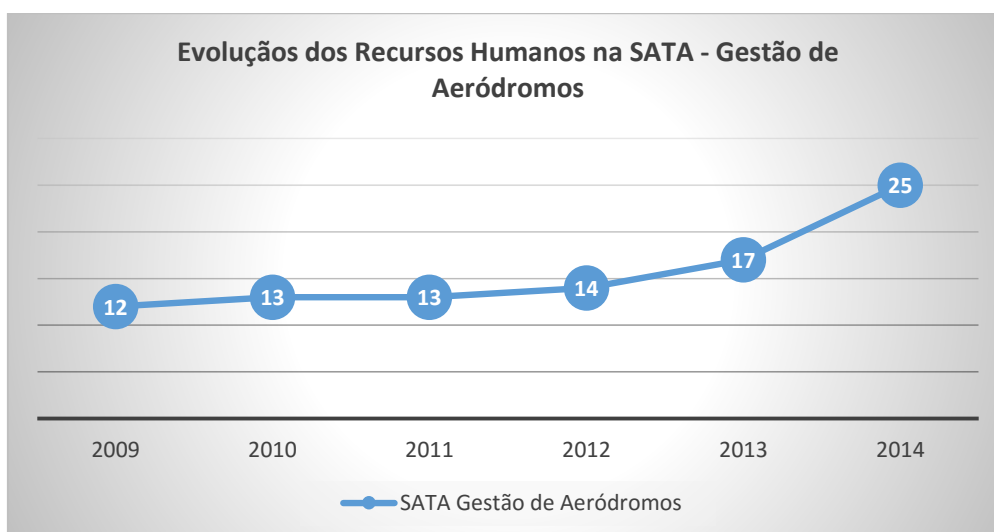


Gráfico 55 - Evolução dos Recursos Humanos na SATA Gestão de Aeródromos ^[253]

^[252] Relatórios e Contas de 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 e 2014 do Grupo SATA integram o Anexo B

^[253] Relatórios e Contas de 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 e 2014 do Grupo SATA integram o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

6.4. Qual o impacto das paralisações laborais e greve de zelo?

As paralisações laborais e greves de zelo que se verificaram em 2013 surgiram no quadro da negociação entre a Empresa e os Sindicatos no domínio da aplicação da Lei do Orçamento de Estado de então, que impôs reduções de rendimento a todo o sector público, procurando-se com aquela negociação buscar uma solução que garantisse o cumprimento da lei por parte da SATA e amenizasse os efeitos da aplicação do orçamento de estado para os respetivos trabalhadores.

Segundo o Dr. Luis Parreirão *“[a] empresa quantificou esses prejuízos, ou esses custos, em 2013, em cerca de 3 milhões de euros de custos diretos e 1 milhão, 1 milhão e meio de custos indiretos. Custos diretos que têm a ver com os custos efetivos, com os dias de paralisação, e custos indiretos que têm a ver com o facto de a empresa ter perdido os voos e as rotas para Cabo Verde”*.^[254]

Com base nos Relatórios Integrados de 2013 da SATA Air Açores e SATA Internacional,^[255] dá-se como provado que, no ano de 2013, foram concretizados sete períodos de greve, com natureza e impactos diferenciados, incluindo paralisação total do trabalho diário, paralisação parcial diária e, também, recusa de prestação de trabalho suplementar em feriados. Daqueles, os períodos de greve que tiveram maior impacto coincidiram com as Festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres e com a realização do SATA Rally Açores 2013, gerando, para o Grupo SATA, prejuízos aproximados de €4M em custos diretos e indiretos.

6.5. Qual o impacto das alterações remuneratórias do pessoal nos resultados do Grupo SATA?

De acordo com o apurado na Audição do Diretor do Gabinete de Relações Laborais da SATA, Dr. João Melo, e nas palavras do próprio, *“[e]m 2011 [a negociação] foi limitada pelo Orçamento de Estado, como é conhecido, ou seja, em que genericamente vinha limitar, vinha fazer reduções salariais, proibir valorizações e atribuição de prémios,*

^[254] Declarações do Dr. Luis Parreirão, Anexo A (pág. 13 e 14 da transcrição da sua audição).

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[255] Relatórios Integrados de 2013 da SATA Air Açores e da SATA Internacional, Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

essencialmente seria isso, mas permitia em 2011 que ocorressem regimes de exceção, desde que aprovados pela tutela.

O que efetivamente aconteceu foi que em 2011 a SATA teve um regime de exceção.

O Orçamento de 2011 tinha um regime semelhante. Também permitia regimes diferenciados que na altura foram designados de regimes de adaptação e a SATA também teve um regime destes.

Em 2013 o Orçamento de Estado não contemplava nenhuma norma que habilitasse regimes diferenciados e o que foi feito na SATA foi um regime negocial, ou seja, mais trabalho maior pagamento. Simplificando: Em 2014, ano mais recente, há um regime legal de habilitação para aplicar um regime diferenciado. Isso tem sido o quadro normativo da SATA, essencialmente.” ^[256]

A evolução da remuneração dos trabalhadores do Grupo SATA caracteriza-se, no período sobre o qual incide o objeto da Comissão de Inquérito, por um ligeiro decréscimo entre 2009 e 2012, sofrendo um acréscimo significativo em 2013, justificado pela reposição dos cortes salariais ao abrigo da Lei do Orçamento do Estado.

De acordo com o Relatório Integrado de 2013 da SATA Air Açores, o “*acrécimo nas rubricas de Gastos com Pessoal justificam-se pela reposição dos cortes salariais ao abrigo da L.O.E.*”²⁵⁷ No mesmo documento refere-se que “*a estrutura de Gastos Operacionais da SATA Internacional em 2013 manteve-se sensivelmente inalterada em relação ao exercício de 2012, com destaque para o aumento das rubricas de gastos operacionais associadas aos gastos com pessoal por reposição dos cortes salariais.*”²⁵⁸

Ano	Evolução dos Custos com Pessoal Grupo SATA
2009	55.808
2010	55.529
2011	49.732
2012	48.990
2013	60.440
2014	59.743

^[256] Declarações do Dr. João Melo, Anexo A (pág. 7 da transcrição da sua audição). A autorização para publicitação, de citações do seu depoimento, é junta ao presente relatório como Anexo 18

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[257] O Relatório Integrado de 2013 da SATA Air Açores, Anexo B

^[258] Relatório Integrado de 2013 da SATA Internacional, Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Tabela 19- Evolução dos Custos com Pessoal no Grupo SATA ^[259]

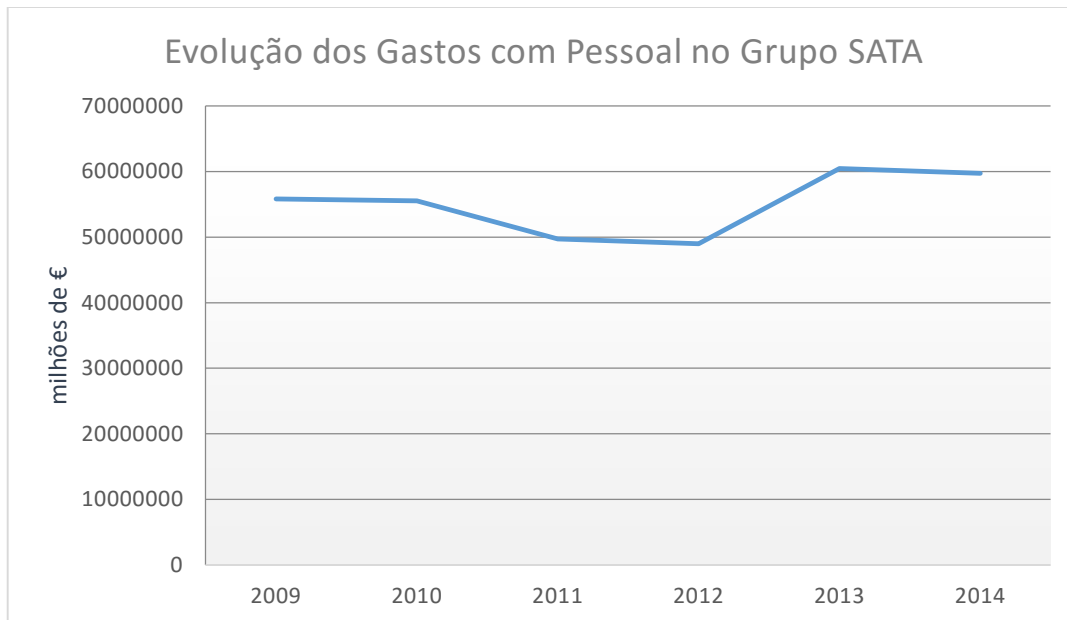


Gráfico 56- Evolução dos gastos com Pessoal no Grupo SATA ^[260]

6.6. Qual o impacto dos Acordos de Empresa nos resultados do Grupo SATA?

Conclui-se igualmente que os Acordos de Empresa em vigor reduzem a flexibilidade da equipa de gestão em adequar os recursos humanos, em especial o pessoal navegante, de acordo com a sazonalidade inerente ao modelo de negócio. ^[261] De forma a criar maior sustentabilidade operacional na empresa, o *Business Plan* 2015 – 2020 declara como objetivo a renegociação e/ou suspensão do Acordo de Empresa. ^[262] De acordo com declarações da Vogal do Conselho de Administração, Dr.ª Isabel Barata, ^[263] “obviamente

^[259] Relatórios e Contas de 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 e 2014 das empresas do Grupo SATA integram o Anexo B

^[260] Relatórios e Contas de 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 e 2014 das empresas do Grupo SATA integram o Anexo B

^[261] Relatório Integrado do Grupo SATA, de 2014, página 12

^[262] *Business Plan* do Grupo SATA 2015 – 2020, Slide 7; integra o Anexo B

^[263] Declarações da Dra. Isabel Barata, Anexo A (pág. 14 da transcrição da sua audição).

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

que a SATA tem todo o interesse em negociar, quer com o SINTAC, quer com os outros sindicatos, alterações ao Acordo de Empresa e às regras de trabalho, que permitam maior flexibilidade.”

6.7. Qual o impacto do Fundo de Pensões nos resultados do Grupo SATA?

De acordo com o Relatório Integrado de 2013 da SATA Air Açores,^[264] “[e]m 29 de Dezembro de 1994, a subsidiária SATA Air Açores procedeu à constituição de um Fundo de Pensões Autónomo (“Fundo de Pensões da SATA”) destinado a financiar as responsabilidades da Subsidiária com empregados no ativo a essa data.

São Participantes deste Plano de Pensões todos os trabalhadores da subsidiária SATA Air Açores que com este mantenham um vínculo efetivo através de contrato de trabalho sem termo e cuja data de admissão na subsidiária SATA Air Açores seja anterior a 1 de Janeiro de 2004. Também são elegíveis os trabalhadores que, tendo sido admitidos na subsidiária SATA Air Açores, antes de 1 de Janeiro de 2004 através de contrato de trabalho a termo certo, venham a adquirir um vínculo efetivo através de contrato de trabalho sem termo celebrado após aquela data.”

Do Fundo de Pensões usufruem à data de 31.12.2014 243 ex-funcionários, com complementos de reforma que oscilam, à data de 31.12.2014, entre os 10€ e os 2.248€ mensais. A média do valor dos complementos de reforma à data de 31.12.2014 é de 455€ mensais.^[265]

Da análise da documentação fornecida à comissão, foi possível apurar a seguinte periodicidade da passagem à reforma, dos funcionários que subscreveram o Fundo de Pensões:

^[264] Relatório Integrado de 2013 da SATA Air Açores, Anexo B

^[265] Documento “Complemento Pensão Reformados - Fundo Pensões”, Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

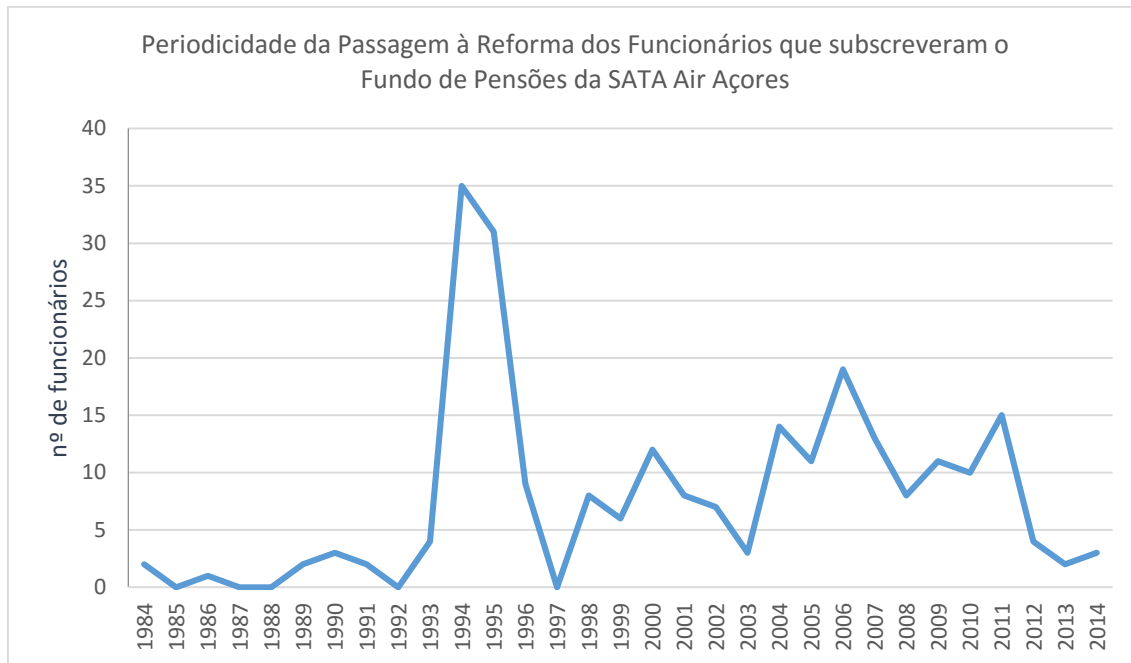


Gráfico 57 - Periodicidade do número de funcionários que passam à situação de reformados ^[266]

Decorre do gráfico acima representado que o número mais elevado de trabalhadores que passaram à reforma decorreu nos anos de 1994 e 1995, segundo o que se conseguiu apurar, de acordo com a audição da Dr.ª Berta Cabral, Presidente do Conselho de Administração à altura das decisões que levaram ao aumento de trabalhadores a entrar em regime de reforma, *“a SATA tinha trabalhadores a mais para o volume de negócios que tinha na altura”*,^[267] havendo-se procedido a uma reestruturação do contingente laboral.

No respeitante ao ano de 2013, segundo o representante da auditora PWC, Dr. António Correia, *“[a] verdade é que as taxas de desconto do fundo de pensões estavam em 5% em 2013 e essa era claramente uma taxa mais alta daquilo que deveria estar considerada, que era os 3.5%. Portanto, foram considerados os 3.5% e a diferença teve*

^[266] Documento “Complemento Pensão Reformados - Fundo Pensões”, Anexo B

^[267] Declarações da Dr.ª Berta Cabral, Anexo A (pág. 4 da transcrição da sua audição)

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

que vir aqui também a capital próprio,”^[268] alteração esta que teve impacto negativo nos resultados da empresa naquele ano.

Segundo o Prof. Doutor António Gomes de Menezes, “O fundo de pensões é uma herança do passado, é uma obrigação, que é reforçada à razão de cerca de 1 milhão por ano (800 mil a 1 milhão), tendo em conta as obrigações.

O fundo em si sofreu uma descida em 2008 por força da crise financeira que desvalorizou os títulos onde o fundo tinha alocado os seus ativos.

A partir daí também foram tomadas medidas no sentido de instruir o fundo em ser o mais conservador possível e o fundo foi-se valorizando e, salvo erro, em 2013 terá atingido cerca de 23 a 25 milhões de euros.

Obviamente, isto tem de ser posto em perspetiva. Corresponde a cerca de 140 a 150% das responsabilidades.

A lei prevê que, no mínimo, o fundo tenha de dar cobertura a 95% das responsabilidades, pelo que o rácio do valor do fundo, o dinheiro que efetivamente está ao dispor dos pensionistas, em relação às obrigações, tenha atingido um máximo histórico em 2012 e em 2013, sucessivamente.”^[269]

Segundo o Dr. Luis Parreirão, “[o fundo de pensões] vale hoje 26 milhões de euros e implica um custo anual para a empresa de cerca de um milhão de euros, exceto no ano que passou (2014), em que para dotar o fundo adequadamente é preciso fazer uma prestação, digamos, para além do normal, de mais milhão e meio de euros.

Ele hoje paga complementos de pensão a 220 trabalhadores e há 60 trabalhadores que são pagos diretamente pela empresa, esses complementos de pensão.”^[270]

De acordo com a Dr.ª Berta Cabral, relativamente ao Fundo de Pensões, “Se me disserem assim: é um custo hoje em dia da empresa? É!”^[271]

^[268] Declarações do Dr. António Correia - PWC, Anexo A (pág.8 da transcrição da sua audição) (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[269] Declarações do Professor Doutor António Gomes de Menezes, Anexo A (pág. 39 da transcrição da sua audição) (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[270] Declarações do Dr. Luis Parreirão, Anexo A (pág. 65 da transcrição da sua audição) (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[271] Declarações da Dr.ª Berta Cabral, Anexo A (pág. 15 da transcrição da sua audição) (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Segundo o Relatório Integrado de 2014 do Grupo SATA, a contribuição atual estimada para o Fundo de pensões, em 2015, ascenderá a 1,4M de euros.^[272]

6.8. Qual o *benchmark* das remunerações dos funcionários do Grupo SATA?

Foi possível apurar, de acordo com o Estudo decorrente da Assessoria Financeira da *Price Waterhouse Coopers* (PWC) ao Grupo SATA, datado de Dezembro de 2013, que, na SATA Internacional, a percentagem dos custos com pessoal sobre o *revenue* operacional localizava-se, nos anos de 2011 e 2012, entre os 17% e os 18%, ligeiramente abaixo da TAP, que se localizou entre os 20% e os 23%, mas muito acima dos custos sobre a receita operacional que têm que suportar a *Easyjet*, a *Norwegian* ou a *RyanAir*. Não obstante, a SATA Internacional situou-se apenas ligeiramente abaixo da média da análise que comportou 10 empresas de transporte aéreo, incluindo, para além das já referidas, a *Aer Lingus*, a *IcelandAir*, a *Lufthansa*, a *Air France – KLM* e a *IAG*.^[273]

Os custos do trabalho no Grupo SATA (S4 e SP) situam-se abaixo dos custos do trabalho na TAP, na *RyanAir* e na *Easyjet* embora a rentabilidade por trabalhador seja inferior no Grupo SATA quando comparada com as mesmas transportadoras aéreas. Assim, pode-se afirmar com rigor que as características da operação da S4 e da SP, designadamente a acentuada sazonalidade, mas também a estratégia comercial imposta pelo acionista e a inércia na procura da ocupação da frota e dos recursos humanos, designadamente, do pessoal navegante são as variáveis que mais contribuem para que a rentabilidade por trabalhador seja muito baixa. O problema é a estratégia comercial e operacional e não os custos do trabalho.

^[272] Relatório Integrado de 2014 do Grupo SATA, integra o Anexo B

^[273] Assessoria Financeira da PWC – Transporte Aéreo, dezembro de 2013, Slide 76; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

6.9. Qual o quadro completo de funcionários do universo do Grupo SATA, com o número de funcionários discriminados por função e respetivo vencimento?

Tendo sido enviados à Comissão os Relatórios Únicos do Grupo, incluindo a informação solicitada, procedeu-se à análise da documentação, tendo-se elaborado o cálculo da média mensal dos vencimentos dos funcionários das empresas do Grupo SATA, como disposto no quadro infra:

Tabela 20 - Média do Vencimento Mensal dos Funcionários do Grupo SATA^[274]

Profissão	SATA Air Açores	SATA Internacional	SATA Gestão de Aeródromos
Diretor de outros serviços especializados, n.e.		4.384€	
Engenheiro industrial e de produção		3.491€	
Engenheiro mecânico		2.443€	
Piloto de aeronaves	6.519€	7.041€	
Representante comercial	1.941€	1.606€	
Secretário da área jurídica	1.860€	1.956€	
Empregado de escritório em geral	1.356€	914€	861€
Operador de contabilidade e escrituração comercial	1.370€	926€	
Empregado de controlo dos serviços de transportes aéreos e marítimos	1.501€	2.061€	1.184€
Assistentes de viagem e comissários	1.744€	1.423€	
Técnico de manutenção e reparação de motores de avião	1.969€	2.404€	
Outros diretores de serviços de negócios e de administração			2.489€
Diretores de investigação e desenvolvimento			3.798€
Trabalhador de limpeza em escritórios, hotéis e outros estabelecimentos	1.072€		362€
Diretor geral e gestor executivo, de empresas	4.495€		
Diretores de estratégia e planeamento	4.203€		
Outros diretores de serviços de negócios e de administração	3.272€		
Diretor de vendas	2.974€		
Diretores dos serviços das tecnologias da informação e comunicação	4.587€		
Contabilista, auditor, revisor oficial de contas e similares	4.096€		
Especialista em recursos humanos	1.846€		
Especialista em formação e desenvolvimento de recursos humanos	1.154€		
Especialista em publicidade e marketing	1.896€		
Outros especialistas em base de dados e redes	2.237€		
Técnico de segurança de sistemas eletrónicos aeronáuticos	2.651€		
Outros técnicos administrativos de contabilidade	2.321€		
Outros supervisores de pessoal administrativo	2.647€		
Secretário administrativo e executivo	1.974€		
Técnico de apoio aos utilizadores das TIC	2.359€		
Técnico em redes e sistemas de computadores	2.580€		
Técnico de secretariado	1.707€		

[274] "Vencimentos SATA Internacional 2014", "Vencimentos SATA Air Açores 2014", "Vencimentos SATA aeródromos" e "RU OEFP SP 2014"; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Auxiliar de apoio administrativo (contínuo)	1.233€
Mecânico e reparador de veículos automóveis	1.265€
Carregadores e descarregadores não qualificados de mercadorias	1.100€
Técnico de compras	1.411€
Pintor à pistola de superfícies	1.318€
Empregado de Armazém	1.252€

Da análise da totalidade dos vencimentos dos funcionários do Grupo SATA concluiu-se que o vencimento mensal mais elevado se situa na Profissão “Piloto de aeronaves” (11.401,54€) e que o vencimento mensal mais baixo se situa na Profissão “Trabalhador de limpeza em escritórios, hotéis e outros estabelecimentos” (362€, que corresponde ao salário de um trabalhador a tempo parcial, na empresa SATA Gestão de Aérodromos, S.A.).

Da análise da documentação fornecida à Comissão, elaborou-se igualmente o cálculo da média anual dos vencimentos dos funcionários das empresas do Grupo SATA, como disposto no quadro infra:

Tabela 21 - Média do Vencimento Anual dos Funcionários do Grupo SATA^[275]

Profissão	SATA Air Açores	SATA Internacional	SATA Gestão de Aeródromos
Diretor de outros serviços especializados, n.e.		61.376€	
Engenheiro industrial e de produção		48.874€	
Engenheiro mecânico		34.202€	
Piloto de aeronaves	91.266€	98.574€	
Representante comercial	27.174€	22.484€	
Secretário da área jurídica	26.040€	27.384€	
Empregado de escritório em geral	18.984€	12.796€	12.054€
Operador de contabilidade e escrituração comercial	19.180€	12.964€	
Empregado de controlo dos serviços de transportes aéreos e marítimos	21.014€	28.854€	16.576€
Assistentes de viagem e comissários	24.416€	19.922€	
Técnico de manutenção e reparação de motores de avião	26.566€	33.656€	
Outros diretores de serviços de negócios e de administração			34.846€
Diretores de investigação e desenvolvimento			53.172€
Trabalhador de limpeza em escritórios, hotéis e outros estabelecimentos	15.008€		5.068€
Diretor geral e gestor executivo, de empresas	62.930€		
Diretores de estratégia e planeamento	58.842€		
Outros diretores de serviços de negócios e de administração	45.808€		
Diretor de vendas	41.636€		
Diretores dos serviços das tecnologias da informação e comunicação	64.218€		
Contabilista, auditor, revisor oficial de contas e similares	57.344€		
Especialista em recursos humanos	25.844€		
Especialista em formação e desenvolvimento de recursos humanos	15.156€		
Especialista em publicidade e marketing	26.544€		
Outros especialistas em base de dados e redes	31.318€		
Técnico de segurança de sistemas eletrónicos aeronáuticos	37.114€		
Outros técnicos administrativos de contabilidade	32.494€		
Outros supervisores de pessoal administrativo	37.058€		
Secretário administrativo e executivo	27.636€		
Técnico de apoio aos utilizadores das TIC	19.026€		
Técnico em redes e sistemas de computadores	36.120€		

[275] “Vencimentos SATA Internacional 2014”, “Vencimentos SATA Air Açores 2014”, Vencimentos SATA aeródromos” e “RU OEFP SP 2014”; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Técnico de secretariado	23.898€
Auxiliar de apoio administrativo (contínuo)	17.262€
Mecânico e reparador de veículos automóveis	17.710€
Carregadores e descarregadores não qualificados de mercadorias	15.400€
Técnico de compras	19.754€
Pintor à pistola de superfícies	18.452€
Empregado de Armazém	17.528€

6.10. Qual o número de funcionários temporários, contratados anualmente, no período entre 2009 e 2014?

Tendo em conta que a noção jurídica de contrato de trabalho temporário, patente no artigo 172.º do Código do Trabalho, indica que aquele é o contrato de trabalho a termo celebrado entre uma empresa de trabalho temporário e um trabalhador, pelo qual este se obriga, mediante retribuição daquela, a prestar a sua atividade a utilizadores, mantendo-se vinculado à empresa de trabalho temporário, considerou-se acrescentar à análise dados que, ainda que não se enquadrando naquele conceito, configuram situações de trabalho pontual, segundo a caracterização feita nas deliberações dos Conselhos de Administração. Desse modo, da análise da informação que foi fornecida à Comissão de Inquérito, conclui-se o seguinte:



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

SATA Internacional – Serviços e Transportes Aéreos, S.A.	Contratações e renovações de contrato com intenção declaradamente temporária ou transitória	Contratações através de empresas de trabalho temporário	Contratações resultantes da sazonalidade da operação	Contratações para substituição de trabalhadores em regime de licença de parentalidade ou ausência por doença
2009	5 ^[276]	-	146 ^[277]	1 ^[278]
2010	5 ^[279]	-	24 ^[280]	-
2011	3 ^[281]	-	34 ^[282]	1 ^[283]
2012	2 ^[284]	-	2 ^[285]	3 ^[286]
2013	6 ^[287]	-	-	-
2014	52 ^[288]	2 ^[289]	108 ^[290]	12 ^[291]

Tabela 22 - Número de Funcionários desagregados por natureza contratual da SATA Internacional

SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.	Contratações ou renovações de contrato com intenção declaradamente temporária ou transitória	Contratações através de empresas de trabalho temporário	Contratações resultantes da sazonalidade da operação	Contratações para substituição de trabalhadores em regime de licença de parentalidade ou ausência por doença
2009	-	-	124 ^[292]	-
2010	12 ^[293]	-	113 ^[294]	8 ^[295]
2011	1 ^[296]	-	64 ^[297]	2 ^[298]
2012	-	-	9 ^[299]	8 ^[300]
2013	14 ^[301]	-	5 ^[302]	3 ^[303]
2014	2 ^[304]	-	107 ^[305]	10 ^[306]

Tabela 23 - Número de Funcionários desagregados por natureza contratual da SATA Air Açores

^[276] Com base na Ata n.º 005/CA/2009 SATA Internacional – Serviços e Transportes Aéreos, S.A

^[277] Com base na Ata n.º 001/CA/2009 SATA Internacional – Serviços e Transportes Aéreos, S.A

^[278] Com base na Ata n.º 001/CA/2009

^[279] Com base nas Atas n.ºs 9/2010 e 10/2010 da SATA Internacional – Serviços e Transportes Aéreos, S.A.

^[280] Com base nas Atas n.º 004/CA/2010 e 005/CA/2010 da SATA Internacional

^[281] Com base na Ata n.º 009/2011 da SATA Internacional

^[282] Com base na Ata 005/2011 da SATA Internacional

^[283] Com base na Ata n.º 009/2011 da SATA Internacional – Serviços e Transportes Aéreos, S.A.

^[284] Com base na Ata n.º 11/2012 da SATA Internacional – Serviços e Transportes Aéreos, S.A.

^[285] Com base nas Atas n.ºs 4/2012 e 10/2012 da SATA Internacional – Serviços e Transportes Aéreos, S.A.

^[286] Com base nas Atas n.ºs 10/2012, 11/2012 e 16/2012 da SATA Internacional

^[287] Com base nas Atas n.ºs 20/CA/2013, 21/CA/2013, 22/CA/2013 e 25/CA/2013 da SATA Internacional

^[288] Com base nas Atas n.ºs 1/CA/2014, 4/CA/2014, 6/CA/2014, 7/CA/2014, 13/CA/2014, 16/CA/2014, 21/CA/2014, 28/CA/2014 e 29/CA/2014 da SATA Internacional – Serviços e Transportes Aéreos, S.A.

^[289] Com base nas Atas 12/CA/2014 e 16/CA/2014 da SATA Internacional

^[290] Com base nas Atas n.ºs 7/CA/2014, 12/CA/2014, 21/CA/2014, 24/CA/2014 e 27/CA/2014 da SATA Internacional

^[291] Com base nas Atas n.ºs 23/CA/2014 e 29/CA/2014 da SATA Internacional

^[292] Com base nas Atas n.ºs 03/CE/2009 e 5/CA/2009

^[293] Com base nas Atas n.ºs 10/CA/2010 e 11/CA/2010 da SATA Air Açores

^[294] Com base na Ata n.º 03/CA/2010 da SATA Air Açores

^[295] Com base nas Atas n.ºs 01/CA/2010 e 11/CA/2010 da SATA Air Açores

^[296] Com base na Ata n.º 11/CA/2011 da SATA Air Açores

^[297] Com base na Ata n.º 07/CA/2011 da SATA Air Açores

^[298] Com base nas Atas n.ºs 04/CA/2011 e 11/CA/2011 da SATA Air Açores

^[299] Com base nas Atas n.ºs 06/CA/2012, 07/CA/2012 e 09/CA/2012 da SATA Air Açores

^[300] Com base nas Atas n.ºs 01/CA/2012, 12/CA/2012, 14/CA/2012 e 15/CA/2012 da SATA Air Açores

^[301] Com base nas Atas n.ºs 13/CA/2013, 16/CA/2013, 18/CA/2013 e 19/CA/2013 (erradamente identificada como uma segunda Ata n.º 18/CA/2013 da SATA Air Açores

^[302] Com base nas Atas n.ºs 05/CA/2013 e 08/CA/2013 da SATA Air Açores

^[303] Com base nas Atas n.ºs 08/CA/2013 e 09/CA/2013 da SATA Air Açores

^[304] Com base nas Atas n.ºs 13/CA/2014 e 14/CA/2014 da SATA Air Açores

^[305] Com base nas Atas n.ºs 15/CA/2014 e 23/CA/2014 da SATA Air Açores

^[306] Com base na Ata n.º 23/CA/2014



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

6.11. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?

Da análise dos quesitos supra identificados e das audições realizadas no âmbito do Item 6, nada indica que não tenha sido acautelado o interesse da Região, o erário público e os direitos dos trabalhadores, dentro do âmbito da legalidade.

Conclusões do Item 6

1. O número de funcionários do Grupo SATA tem vindo a evoluir positivamente no âmbito temporal em análise. Não obstante, de acordo com o previsto no *Business Plan* 2015 – 2020, de modo a assegurar a sustentabilidade da empresa face ao novo quadro concorrencial em que a mesma se move, decorrente da entrada em vigor das novas obrigações de serviço público, será levada a cabo uma redução do *headcount* médio de *backoffice*. Ficou igualmente assente que essa redução de pessoal será realizada sem a necessidade de se recorrer a despedimentos, procedendo-se apenas pelo caminho da tendencial não renovação de contratos a termo, pela não substituição de trabalhadores que entrem em situação de reforma e pela interrupção de alguns contratos a termo incerto.
2. No respeitante às paralisações laborais e greve de zelo que se verificaram em 2013, no âmbito da negociação entre a Empresa e os Sindicatos no domínio da aplicação da Lei do Orçamento de Estado e da existência de um diferendo entre a interpretação legal das disposições daquela mesma Lei, conclui-se que aquelas geraram, naquele ano, prejuízos aproximados de €4M em custos diretos e indiretos, com impactos nos resultados da empresa naquele ano.



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

3. Das exigências da Lei do Orçamento de Estado resultou, em 2013, a reposição dos cortes salariais anteriormente impostos, tendo a rubrica “Gastos com Pessoal” aumentado significativamente de 2012 para 2013.
4. A situação atual do Acordo de Empresa, segundo o Conselho de Administração, implica pouca flexibilidade na adequação dos recursos humanos existentes à realidade em que se move atualmente a empresa, sendo, por isso, conforme referido pelo Presidente do Conselho de Administração, fundamental a sua revisão.
5. O Fundo de Pensões, criado em 1994, implica um custo anual para a empresa na ordem dos 1,4M de euros.
6. A nível de *benchmark* no respeitante às remunerações dos funcionários, conclui-se que a percentagem dos custos com pessoal sobre o *revenue* operacional na SATA localiza-se ligeiramente abaixo da TAP, mas muito acima dos custos sobre a receita operacional que suportam empresas como a *Easyjet*, a *Norwegian* ou a *RyanAir*. Os custos do trabalho no Grupo SATA (S4 e SP) situam-se abaixo dos custos do trabalho na TAP, na RyanAir e na Easyjet embora a rentabilidade por trabalhador seja inferior no Grupo SATA quando comparada com as mesmas transportadoras aéreas. Assim, pode-se afirmar com rigor que as características da operação da S4 e da SP, designadamente a acentuada sazonalidade, mas também a estratégia comercial imposta pelo acionista e a inércia na procura da ocupação da frota e dos recursos humanos, designadamente, do pessoal navegante são as variáveis que mais contribuem para que a rentabilidade por trabalhador seja muito baixa. O problema é a estratégia comercial e operacional e não os custos do trabalho.
7. Dada a sazonalidade que caracteriza a indústria da aviação, e à qual o Grupo SATA não é alheio, a contratação de trabalhadores durante os períodos correspondentes à chamada “época alta” tem como objetivo o assegurar da qualidade e da normalidade da operação durante aquele período que se caracteriza, normalmente, por um acréscimo da afluência de passageiros.



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

8. Verifica-se, da análise dos quesitos adstritos a este item, que o Grupo SATA, no âmbito da evolução dos recursos humanos da empresa, procurou salvaguardar, equilibradamente, não só o erário público, como os direitos legais dos trabalhadores e a sustentabilidade da empresa face ao novo quadro concorrencial em que a mesma se move.

7. “AS OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO E, OS EFEITOS DAS MESMAS, DECORRENTES PARA A ATIVIDADE PASSADA DO GRUPO E AS EXPETATIVAS QUE EXISTEM PARA OS PRÓXIMOS ANOS”

7.1. O Grupo SATA preparou-se para o novo Modelo de Transporte Aéreo, com Obrigações e Serviço Público e liberalização de rotas?

O Plano de Negócios constituiu um importante documento no sentido de definir o posicionamento estratégico da companhia - *“quando se elaborou o plano de negócios que os senhores conhecem foi nessa perspetiva, de fornecer à própria empresa, mas também como eu disse há pouco, a todos os seus stakeholders, um alinhamento para o futuro relativamente àquilo que queríamos fazer”*,^[307] disse Luís Parreirão.

Este documento teve em linha de conta aqueles que eram os prováveis cenários futuros em virtude do fim do anterior modelo de Obrigações de Serviço Público. De acordo com o Presidente do Conselho de Administração, *“nessa perspetiva, entrámos já em linha de conta com aquilo que há altura era do nosso conhecimento, relativamente à alteração do modelo de transporte aéreo. Foi por isso que considerámos uma diminuição da oferta*

^[307] Declarações do Dr.º Luís Parreirão, Anexo A (pág. 23 da transcrição da sua 1ª audição) (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

e uma diminuição da nossa quota de mercado em Ponta Delgada; foi por isso também que considerámos que provavelmente na Terceira, os players que se iriam manter, seria a SATA e a TAP; foi por isso também que olhámos para o resto das Gateways dos Açores sabendo ou pressupondo que seria essencial servi-las”,^[308] referiu Luís Parreirão.

7.2. Quais as perspetivas económicas e financeiras do Grupo SATA neste âmbito?

Demonstração dos resultados

	Ano 0_2015	Ano 1_2016	Ano 2_2017	Ano 3_2018	Ano 4_2019	Ano 5_2020	Var 2015-2020
Demonstração dos resultados (€)							
Receita	125.160.679	130.538.050	135.053.001	141.112.789	146.168.895	151.265.047	26.105.267
Custo variável operação	77.391.696	77.492.473	77.410.145	77.550.065	77.846.244	78.121.873	730.177
Custo tripulações	16.402.279	16.587.157	16.759.532	16.900.806	17.085.984	17.198.993	796.715
Custo fixos operação	16.835.636	16.835.636	16.835.636	16.835.636	16.920.123	16.920.123	64.487
Custos fixos e de estrutura	11.572.989	11.574.930	11.578.702	11.577.215	11.601.140	11.561.860	-11.130
EBITDA	2.938.079	8.327.854	13.348.985	18.229.066	22.715.404	27.463.097	24.525.018
EBITDAR	17.292.479	22.682.254	27.793.385	32.583.466	37.127.043	41.874.736	24.582.257
Amortizações Frota	0	0	0	0	0	0	0
Outras amortizações	222.644	222.644	222.644	222.644	222.644	222.644	0
RESULTADO OPERACIONAL	2.715.435	8.105.210	13.126.341	18.006.422	22.492.760	27.240.453	24.525.018
Resultados financeiros	-1.383.760	-1.383.380	-1.200.000	-1.100.000	-1.100.000	-1.100.000	483.760
Resultado antes de imposto	1.131.675	6.721.830	11.026.341	16.906.422	21.392.760	26.140.453	25.008.778
Imposto sobre o rendimento	0	0	-307.513	-3.110.782	-3.936.268	-4.809.843	-4.809.843
Resultado líquido	1.131.675	6.721.830	11.618.828	13.795.641	17.456.492	21.330.610	20.198.935

Tabela 24 - Demonstração de Resultados em prospetiva para 2015-2020^[309]

[308] Ibidem. (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

[309] Business Plan 2015/2020 Grupo SATA, slide 21; integrado Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

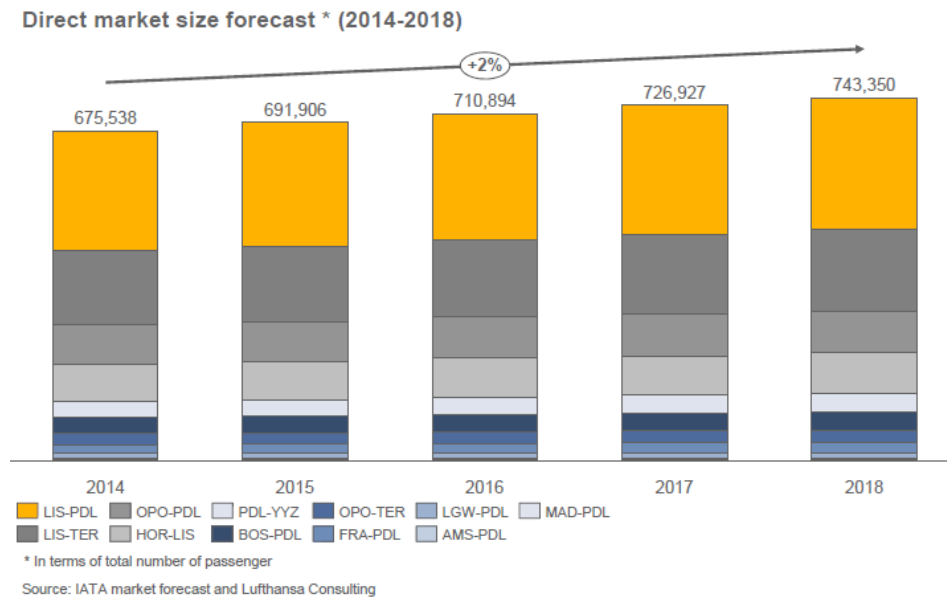
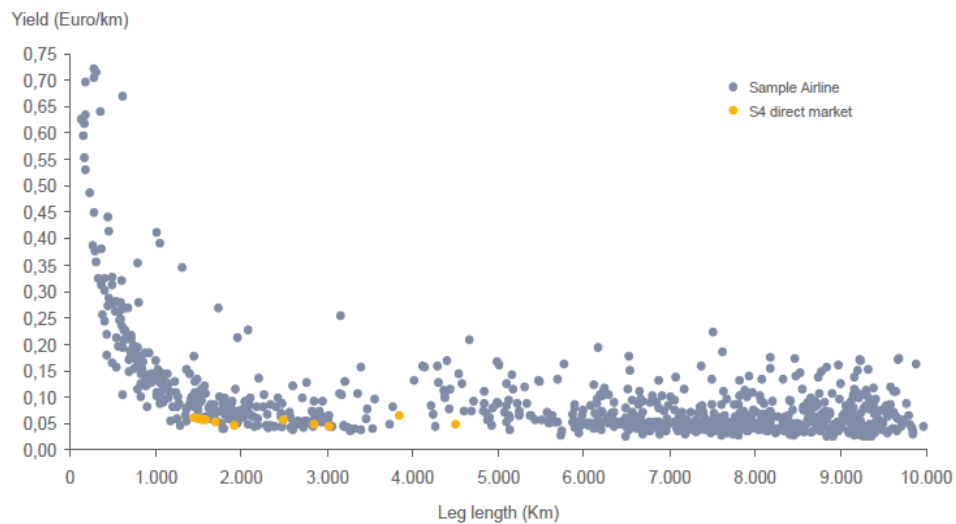


Gráfico 58 - Previsão de crescimento das principais rotas da SATA ^[310]

Yield Benchmark (2013)



Source: AirportIS, SATA data and Lufthansa Consulting

Gráfico 59 - Previsão de variação de rendimento de rendimento no Mercado da Aviação por Km/voado ^[311]

^[310] Estudo da *Lufthansa* para o Grupo SATA; integra o Anexo B

^[311] Estudo da *Lufthansa* para o Grupo SATA; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

7.3. Que estratégia será implementada pelo Grupo SATA para enfrentar o regime concorrencial, consequência do novo Modelo de Transporte Aéreo?

A constante do *Business Plan* que, pese embora ter sido desenvolvido pela SATA, em parceria com a PWC, teve também em conta o conjunto de estudos realizados, nos anos que antecederam a apresentação do mesmo, por empresas como a *Boston Consulting Group (BCG)*, a *AVIADO Partners*, a *Price Waterhouse Coopers (PWC)*, a *Lufthansa*, a *Cranefield University*, a *MACH Aviation Consultancy* e a *SABRE*.

Em termos gerais, o *Business Plan* define que, para o objetivo de alcançar um crescimento sólido e duradouro, o Grupo deve proceder às ações necessárias a uma melhoria operacional e comercial, como sejam uma reestruturação financeira, a renovação da frota e a redefinição do modelo corporativo. É assumido que as concorrências nas rotas liberalizadas das companhias *Low-Cost Carrier (LCC)* “ implicará ajustamento na competitividade da estrutura, tarifa e produto por forma a manter a visibilidade e serviço aos Açores.”^[312] Quanto às rotas de Obrigações de Serviço Público Modificadas, o documento considera que “os requisitos de oferta e frequências, bem como a pressão das proximidades às *gateways* adicionam riscos significativos à rentabilidade da operação.”^[313]

Relativamente às rotas liberalizadas, a estratégia do Grupo SATA será a de manter a sua vocação regional, como companhia de bandeira dos Açores, ajustando o nível de serviço e estrutura de custos por forma a concorrer com as LCC sem, contudo, deixar de manter um posicionamento próprio, não focalizado apenas no preço, mas também na qualidade do serviço e disponibilidade de horários aos Açorianos. Na persecução deste objetivo, a

^[312] *Business Plan* 2015/2020 Grupo SATA, p. 27; integra o Anexo B

^[313] *Business Plan* 2015/2020 Grupo SATA, p. 27; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

SATA Air Açores afigura-se como fundamental, pois é garante único da conectividade interilhas.

A estratégia utilizada pela SATA, após o abandono da TAP das rotas da Terceira, Horta e Pico, foi a de prover estas necessidades, garantindo e reforçando o serviço anteriormente prestado por aquela companhia. Mesmo sabendo que *“as rotas do continente português para os Açores, em particular as rotas de Obrigação de Serviço Público, como é conhecido, não têm indemnizações compensatórias e são rotas cuja rentabilidade é esperada como negativa”*^[314] Francisco Gil.

7.4. Que estratégia será adotada pelo acionista no sentido de garantir a acessibilidade dos açorianos ao exterior em condições de igualdade para todas as ilhas e de forma idêntica e equitativa à das *low-cost*?

A operação LCC é possível nas rotas liberalizadas e nas de Obrigações de Serviço Público Modificadas, dependendo apenas da respetiva política comercial e das decisões de gestão, dentro do quadro legal vigente. Ao Governo dos Açores competiu, em acordo com o Governo da República, estabelecer um quadro regulatório de acessibilidades e de serviço público de transporte aéreo, que permitisse o acesso a todos os açorianos, independentemente da ilha em que se encontrem, à tarifa mais baixa disponível, de e para os Açores. Convém, no entanto, ter em atenção que, enquanto representante dos acionistas, o Governo Regional tem também por obrigação zelar pela estabilidade financeira da empresa.

O aperfeiçoamento do modelo de reencaminhamentos no atual modelo de acessibilidades da Região é, por isso, uma solução que permite equilibrar estas duas responsabilidades.

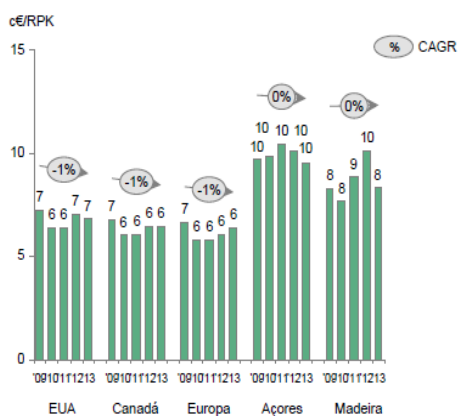
^[314] Declarações do Eng.º Francisco Gil, Anexo A (pág. 55 da transcrição da sua audição)
(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

7.5. Qual a evolução da rentabilidade para a SATA e para a RAA das rotas de serviço público?

Redução da yield da Sata (tendência semelhante a outras transportadoras europeias)



Taxa de ocupação reduzida é especialmente significativa nas rotas europeias

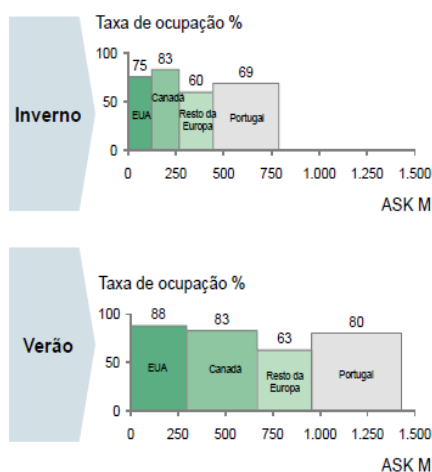


Gráfico 60 - Alterações nas Variáveis Rendimento e Taxa de Ocupação por Rota 2014 ^[315]

OSP RAA	30/jun/15	30/jun/14	Var %
N.º voos	5 741	5 562	3%
N.º passageiros transportados	249 257	218 618	14%
Receita (euros)	8 459 510	8 021 180	5%
Receita média LUT (OW/Euros)	34	37	-7%
Load factor (%)	65%	57%	14%

Tabela 25- Evolução da rentabilidade para a SATA das rotas interilhas ^[316]

^[315] Estudo do *Boston Consulting Group* para o Grupo SATA, abril de 2014, p. 36; integra o Anexo B

^[316] Memorando - Enquadramento sobre o desempenho económico e Operacional 1.º Semestre, Setembro de 2015, p. 6; integrao Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

RAA/RAM/Continente	30/jun/15	30/jun/14	Var %
N.º voos	1 640	1 581	3%
N.º lugares Utilizados (LUTS)	202 688	177 863	14%
Receita (euros)	23 783 318	25 870 592	-8%
Receita média LUT (OW/Euros)	117	145	-7%
Load factor (%)	80%	73%	10%

Tabela 26 - Evolução da rentabilidade para a SATA das RAA/RAM/Continente ^[317]

7.6. Qual o impacto para a Região das alterações nas OSP interilhas e para o Continente e Madeira, em termos de mobilidade de residentes e turistas?

		Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Acumulado homólogo
Passageiros	2014	47 835	40 401	53 277	71 637	72 344	87 288	115 365	142 770	100 718	69 141	54 127	56 027	854 903
Embarcados	2015	53 989	50 013	63 357	83 394	94 800	109 035	135 191	157 492	119 700	87 570	75 841		1 030 382
Inter-Ilhas	2014	25 753	22 649	28 677	33 616	37 110	43 208	55 836	64 567	44 056	32 816	27 207	28 185	415 495
	2015	27 283	26 896	32 448	37 202	43 403	49 781	63 573	69 139	50 709	36 796	32 889		470 119
Territorial	2014	18 804	15 315	20 281	28 451	26 464	31 282	38 812	52 996	36 221	26 466	20 619	23 256	315 711
	2015	21 725	19 160	25 503	38 173	41 174	45 574	52 267	63 594	50 871	40 209	37 447		435 697
Internacional	2014	3 278	2 437	4 319	9 570	8 770	12 798	20 717	25 207	20 441	9 859	6 301	4 586	123 697
	2015	4 981	3 957	5 406	8 019	10 223	13 680	19 351	24 759	18 120	10 565	5 505		124 566
Passageiros	2014	46 904	40 804	53 485	73 485	73 095	91 749	126 694	136 428	89 383	65 386	52 856	57 916	850 269
Desembarcados	2015	52 986	49 742	62 917	86 676	96 269	113 052	147 062	150 485	108 066	82 466	73 746		1 023 467
Inter-Ilhas	2014	25 649	22 655	28 692	33 782	37 315	42 951	55 851	64 451	44 180	32 807	27 303	27 869	415 636
	2015	27 278	26 706	32 222	37 010	43 410	49 803	63 593	69 359	50 751	36 936	32 809		469 877
Territorial	2014	18 326	15 078	20 146	29 424	25 695	32 583	45 668	48 875	30 359	25 100	19 986	24 455	311 240
	2015	21 165	18 617	25 184	40 589	41 578	47 097	60 390	58 926	43 425	37 501	35 900		430 372
Internacional	2014	2 929	3 071	4 647	10 279	10 085	16 215	25 175	23 102	14 844	7 479	5 567	5 592	123 393
	2015	4 543	4 419	5 511	9 077	11 281	16 152	23 079	22 200	13 890	8 029	5 037		123 218
Passageiros	2014	11 364	9 190	11 552	9 655	9 608	9 949	10 282	12 410	9 017	8 216	6 788	7 522	108 031
em trânsito	2015	9 002	7 528	8 819	8 889	8 412	9 801	9 991	9 404	10 019	8 062	8 882		98 809
Inter-Ilhas	2014	3 445	2 505	3 880	3 383	3 748	4 707	4 350	5 064	4 360	3 759	3 504	3 378	42 705
	2015	3 769	3 542	3 820	3 628	4 276	4 684	5 863	5 759	5 651	4 077	4 248		49 317
Territorial	2014	1 514	1 582	2 215	2 437	1 810	1 604	2 484	3 222	1 884	2 480	1 856	2 005	23 088
	2015	1 602	1 341	2 036	2 762	2 459	3 139	1 647	1 731	2 611	2 593	2 234		24 155
Internacional	2014	6 405	5 103	5 457	3 835	4 050	3 638	3 448	4 124	2 773	1 977	1 428	2 139	42 238
	2015	3 631	2 645	2 963	2 499	1 677	1 978	2 481	1 914	1 757	1 392	2 400		25 337

Tabela 27 – Comparativo de movimento de passageiros nos aeroportos dos Açores 2014/2015 ^[318]

^[317] Memorando - Enquadramento sobre o desempenho económico e Operacional 1.º Semestre, Setembro de 2015, p. 8; integrao Anexo B

^[318] Serviço Regional de Estatística



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

7.7. Qual o impacto esperado na SATA e para a RAA da entrada em vigor do novo Modelo de Transportes Aéreos interilhas e para o Continente e RAM?

Principais pressupostos

	Ano 0_2015	Ano 1_2016	Ano 2_2017	Ano 3_2018	Ano 4_2019	Ano 5_2020	Var 2015-2020
Principais pressupostos							
Nº rotações	2.341	2.341	2.342	2.342	2.349	2.349	8
A320	1.463	1.463	1.463	1.463	1.463	1.463	0
A330	531	531	531	531	531	531	3
ACMI (Q400 ou A330)	347	347	348	348	352	352	5
Load factor global de passageiros	74%	75%	77%	78%	79%	81%	7%
A320	69%	71%	72%	73%	74%	75%	6%
A330	81%	83%	85%	87%	88%	90%	9%
ACMI (Q400 ou A330)	71%	73%	74%	75%	75%	76%	5%
Nº global de passageiros	600.036	613.446	626.463	638.178	649.050	659.693	59.657
A320	325.202	332.533	339.445	345.168	350.085	354.716	29.514
A330	233.665	238.818	244.045	249.296	254.600	259.995	26.329
ACMI (Q400 ou A330)	41.168	42.094	42.973	43.715	44.364	44.981	3.813
Kgs carga e correio	663.438	682.981	702.710	721.884	740.921	760.374	96.936
A320	312.236	317.337	322.126	326.092	329.501	332.710	20.454
A330	239.500	251.475	264.049	277.251	291.114	305.669	66.169
ACMI (Q400 ou A330)	111.682	114.169	116.535	118.541	120.307	121.994	10.312
Kgs Carga	570.324	589.867	609.506	628.770	647.807	667.260	96.936
A320	225.373	230.454	235.243	239.209	242.618	245.827	20.454
A330	239.500	251.475	264.049	277.251	291.114	305.669	66.169
ACMI (Q400 ou A330)	105.451	107.938	110.304	112.310	114.076	115.763	10.312
Kgs Correio	93.114	93.114	93.114	93.114	93.114	93.114	0
A320	86.883	86.883	86.883	86.883	86.883	86.883	0
A330	0	0	0	0	0	0	0
ACMI (Q400 ou A330)	6.231	6.231	6.231	6.231	6.231	6.231	0

Grupo SATA | Business Plan 2015/2020

Slide 34

Tabela 28 - Impacto esperado resultante da entrada em vigor do novo modelo de OSP ^[319]

[319] Business Plan 2015/2020 Grupo SATA, p. 30; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

ESTABELECIMENTOS HOTELEIROS	Valor mensal		Valor acumulado	
	Out-15	Tvh (%)	Jan a Out 15	Tvh (%)
Dormidas (unidades)	107 674	21,9	1 157 203	18,2
Residentes em Portugal	46 102	45,7	471 642	32,3
Residentes no Estrangeiro	61 572	8,6	685 561	10,1
Hóspedes (unidades)	34 715	26,1	383 803	21,9
Estada média (nº noites)	3,10	-3,4	3,02	-3,1
Taxa líquida de ocupação-cama (%)	39,2	6,6 p. p.	43,3	5,4 p. p.
Taxa líquida de ocupação-quarto (%)	48,4	8,5 p. p.	50,1	5,6 p. p.
Proveitos Totais (€)	4 336 043	27,6	49 480 215	20,2
Proveitos Aposento (€)	3 081 682	26,2	37 065 856	21,0
RevPAR (€)	23,7	26,1	29,3	18,6

Tabela 29 - Impacto verificado no ano 2015 do novo modelo de OSP's^[320]

Para além dos impactos previstos ao nível do aumento de dormidas na Região Autónoma dos Açores, também se espera uma melhoria da acessibilidade dos passageiros residentes em virtude do custo final de 134€, ao abrigo do novo modelo de acessibilidades à Região e ao aumento do número de voos em todas as ilhas com *gateway*.

7.8. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?

Os resultados verificados em termos de movimento de passageiros nos aeroportos açorianos, bem como número de hóspedes, dormidas e os valores de proveitos totais e RevPar – todos com crescimentos na ordem dos dois dígitos – indicam que as opções tomadas no quadro da revisão do modelo de acessibilidades à Região Autónoma dos Açores estão a produzir impactos claramente positivos na economia da região e no número de passageiros transportados no 1.º semestre de 2015 (+9%).^[321]

^[320] SREA

^[321] Memorando - Enquadramento sobre o desempenho económico e Operacional 1.º Semestre, Setembro de 2015, p. 5; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Conclusões do item 7

1. O Grupo SATA mandou elaborar um conjunto de estudos que visavam reestruturar a empresa - do qual se destaca o (Business Plan 2015/2020 Grupo SATA - PWC, Dezembro de 2014) - e prepará-la para um cenário de liberalização. ^[322]
2. O Grupo SATA prevê no seu (Business Plan 2015/2020 Grupo SATA - PWC, Dezembro de 2014) uma recuperação económica e financeira, no período 2015-2020, em sede de resultados líquidos de cerca de 24,1 ME, numa conjuntura de crescimento nos mercados das rotas *core de 2%* por ano até 2018. ^[323]
3. O Grupo SATA define que, para alcançar um crescimento sólido e duradouro, que salvguarde a sustentabilidade económica da empresa, deve proceder às ações necessárias a uma melhoria operacional e comercial. A persecução destes objetivos implica - de acordo com o (*Business Plan 2015/2020 Grupo SATA - PWC, Dezembro de 2014*) - uma reestruturação financeira, a renovação da frota e a redefinição do modelo corporativo. É assumido que a concorrência nas rotas liberalizadas das companhias *Low-Cost Carrier* (LCC) “implicará ajustamento na competitividade da estrutura, tarifa e produto por forma a manter a visibilidade e serviço aos Açores.”^[324]
4. A operação LCC é possível nas rotas liberalizadas e nas de Obrigações de Serviço Público modificadas, dependendo apenas da respetiva política comercial e das decisões de gestão, dentro do quadro legal vigente.
5. Ao Governo dos Açores competiu, em acordo com o Governo da República, estabelecer um quadro regulatório de acessibilidades e de serviço público de transporte aéreo, que permitisse o acesso a todos os açorianos, independentemente da ilha em que se encontrem, à tarifa mais baixa disponível, de e para os Açores. Convém, no entanto, ter em atenção que, enquanto

^[322] Vide quesito 7.1

^[323] Vide quesito 7.2

^[324] *Business Plan 2015/2020 Grupo SATA*, p. 27; integra o ANexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

representante dos acionistas, o Governo Regional tem também por obrigação zelar pela estabilidade financeira da empresa.

6. O aperfeiçoamento do sistema de reencaminhamentos no atual modelo de acessibilidades da Região é, por isso, uma solução que permite equilibrar estas duas responsabilidades.
7. Os resultados já conhecidos no ano corrente, constantes do (Memorando - Enquadramento sobre o desempenho económico e Operacional 1.º Semestre, Setembro de 2015), demonstram, no caso da SATA Air Açores, subidas significativas em termos de passageiros transportados (14%) e *load factor* (14%). Nos casos das rotas da SATA Internacional, da RAA/Continente/Madeira, verificamos um aumento dos números de lugares utilizados (14%) e do *load factor* (10%), ainda que a receita global tenha registado um decréscimo (8%).
8. Do mesmo modo, os dados mais recentes respeitantes ao movimento de passageiros nos aeroportos nos Açores e aos resultados globais da atividade turística confirmam uma tendência de crescimento. O movimento global de passageiros, em termos acumulados homólogos, em novembro de 2015, aumentou 17%, enquanto o número de hóspedes em unidades hoteleiras da Região, referenciado a outubro do ano corrente, registou um aumento de 21,9%, para um total de dormidas recorde de 1.157 203.

8. “A ESTRUTURA TARIFÁRIA ADOTADA, TANTO PARA AS LIGAÇÕES ENTRE A REGIÃO E O EXTERIOR, COMO PARA A OPERAÇÃO RELATIVA À LIGAÇÃO ENTRE AS DIVERSAS ILHAS;”

8.1. Qual o grau de envolvimento do acionista único (representado pelo Governo Regional) na definição da estrutura tarifária do Grupo SATA?



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

No decurso das inquirições, o sentido deste quesito sofreu uma redução de escopo, ficando limitado à questão do tarifário para a América do Norte no âmbito das denominadas *branded fares*. A este propósito, o Eng.º Vítor Fraga, Secretário Regional do Turismo e Transportes, afirmou que *“[O] Conselho de Administração propôs ou apresentou como proposta essas denominadas branded fares que, confesso que quando foram apresentadas pareceu-me corresponderem àquilo que era o essencial, ou seja, permitia uma redução efetiva do custo da acessibilidade, aumentava o número de voos para os Estados Unidos e para o Canadá e abria a porta a novos segmentos do mercado, nomeadamente para estadias de curta duração.*

Isto foi um processo que levou algum tempo, três, quatro meses a ser maturado pela própria empresa no sentido de desenhar este produto, aliás que não é caso único, há outras companhias na Europa que assentam a sua oferta em algo similar a isto e posteriormente foi decidido que deveria ser comunicado o lançamento quer do reforço das ligações, quer do novo sistema tarifário, que se não me engano ocorreu em agosto e ocorre em agosto por uma razão muito simples, pelo facto de que em plena época alta ou seja, o negócio da SATA Internacional, nomeadamente para os Estados Unidos e Canadá, é fortemente sazonal, o grande pico de procura de compra das passagens é feita entre janeiro e março para ser voado no verão, portanto em pleno pico era onde teria menos impacto, sendo que havia a necessidade de anunciar o quanto antes, uma vez que era proposto o reforço de voos a partir do inverno IATA e como o Sr. Deputado sabe existe naturalmente a necessidade de colocar os voos o mais cedo possível em comercialização para que os mesmos possam ser vendidos e possa ter o sucesso pretendido”. ^[325]

A este propósito, o Presidente do Conselho de Administração afirmou que *“a questão de saber se a SATA nas rotas da América do Norte tinha tarifas mais baratas antes das Branded Fares ou depois delas.*

Tradicionalmente as tarifas da SATA são as mais baratas na ligação à América do Norte.

^[325] Declarações do Eng.º Vítor Fraga – SRTT, Anexo A (pág. 20 da transcrição da sua audição) (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Aquilo que foi o racional das Branded Fares foi o seguinte: por um lado, digamos, acolher um conjunto de preocupações que a comunidade residente na América do Norte transmitia relativamente aos preços, e por outro entender também que era possível com uma segmentação dos clientes poder potenciar a vinda de novo público e a captura de novo tráfego.” ^[326]

António Gomes de Menezes, anterior Presidente do Conselho de Administração, em exercício no momento do lançamento do tarifário disse que “houve, de facto, uma solicitação por parte da tutela para encontrar um novo tarifário que correspondesse às pretensões dos viajantes da América do Norte, em particular, dos emigrantes. À data foi afirmado que, tendo em conta as circunstâncias de 2013, seria necessariamente algo para gerir com bastante previdência.

Em todo o caso, houve um estudo técnico que foi feito para um novo tarifário. Foi introduzido. Houve orientações no sentido de equiparar os Estados Unidos ao Canadá, houve uma certa insistência em determinados pontos de preço e houve de facto um anúncio.

As tarifas eram conhecidas, mas houve um anúncio que em retrospectiva ocorreu a destempo, porque ocorreu em agosto de 2013, em que ficou patente que haveria uma redução de 57% das tarifas.” ^[327]

O Administrador Francisco Gil, responsável pela área comercial, explicou que “o modelo implementado, as Branded Fares, permitiu de facto, uma redução das tarifas, como é aliás do conhecimento público e com um aumento da capacidade existente houve um acréscimo considerável de passageiros transportados em 2014: cerca de 13 mil nos Estados Unidos e cerca de 12 mil no Canadá, o que totaliza 25 mil passageiros, correspondendo a 15% de aumento do tráfego nesses mercados.”^[328]

^[326] Declarações do Dr. Luís Parreirão, Anexo A (pág. 63 da transcrição da sua audição)

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[327] Declarações do Prof. Doutor António Gomes de Menezes, Anexo A (pág. 36 da transcrição da sua audição)(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[328] Declarações do Eng.º Francisco Gil, Anexo A (pág. 3 da transcrição da sua audição).

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

8.2. Qual evolução das yield nas rotas do Grupo SATA vs. *benchmark*?

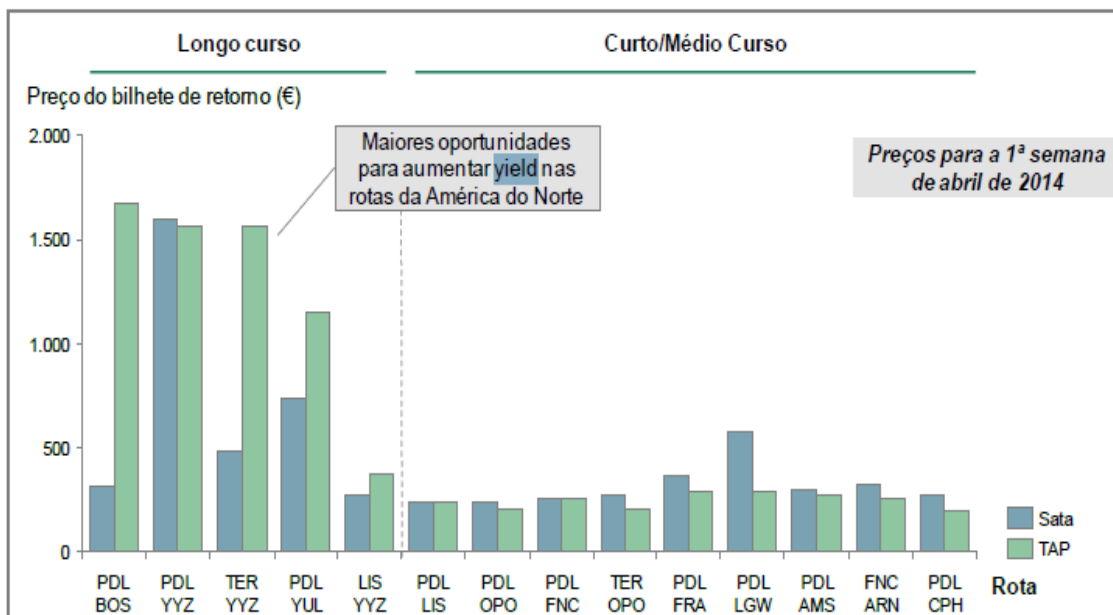


Gráfico 61 – Comparação de tarifas entre a SATA Internacional e a TAP^[329]

8.3. Que critérios podem ser utilizados para comparar diretamente as tarifas praticadas com as de outras companhias para rotas semelhantes?

Na inquirição ao Eng.º Francisco Gil, membro do Conselho de Administração responsável pela área comercial, foram mencionadas ferramentas que permitem comparar a cada momento as tarifas da SATA com as de outras companhias aéreas.

O Eng.º Francisco Gil referiu que “recorrendo a um conjunto de ferramentas que existem no mercado, MIDI (...), a título de exemplo, e antes das Branded Fares em 2013, a SATA estava com tarifas (por exemplo, na ligação Boston/Lisboa, comparativamente com

^[329] Plano de Transformação do Grupo SATA - Repensando a Sustentabilidade Económica da SATA, Abril de 2014, p. 11; integra o Anexo B



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

outras companhias aéreas que não tinham voos diretos, (...) até 40% abaixo das outras companhias. Portanto, isso é um facto.”^[330]

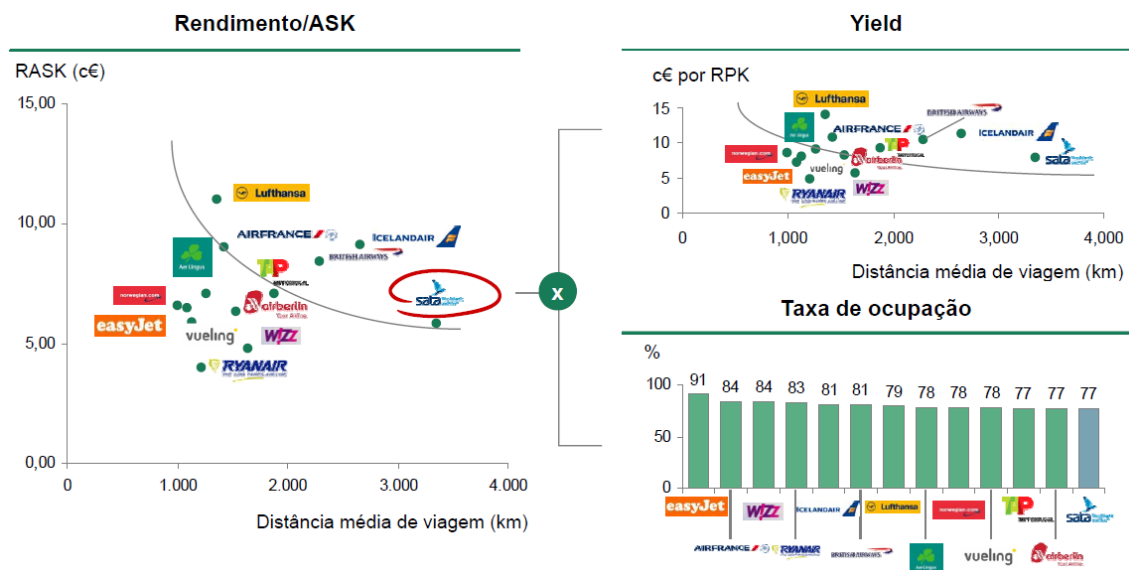


Figura 2 – Comparação de variáveis, influentes nas tarifas, entre a SATA e alguns peers ^[331]

8.4. Qual o racional que justifica as opções comerciais, em termos de tarifário, da SATA Internacional e da SATA Air Açores?

De acordo como o Presidente do Conselho de Administração da SATA “[A]quilo que foi o racional das Branded Fares foi o seguinte: por um lado, digamos, acolher um conjunto de preocupações que a comunidade residente na América do Norte transmitia relativamente aos preços, e por outro entender também que era possível com uma segmentação dos clientes poder potenciar a vinda de novo público e a captura de novo tráfego.” ^[332]

^[330] Declarações do Eng.º Francisco Gil, Anexo A (pág. 3 da transcrição da sua audição).

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[331] Estudo do *Boston Consulting Group* para o Grupo SATA, abril de 2014; integra o Anexo B

^[332] Declarações do Dr. Luís Parreirão, Anexo A (pág. 63 da transcrição da sua audição)

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

A BCG concluiu que após a introdução das *branded fares* “[A] SATA é altamente competitiva nas rotas de longo curso, mas mais cara do que o principal concorrente nas distâncias curtas, em 2014.”^[333]

8.5. Foi acautelado o interesse da RAA e do erário público, no período em causa, quando se fez essas opções?

Existiu nas rotas para os EUA - apesar de um aumento de passageiros transportados, “(..) o que totaliza 25 mil passageiros, correspondendo a 15% de aumento do tráfego (...)”^[334] - “ (...) uma redução de 57% das tarifas (...)”,^[335] o que poderá ter provocado um aumento dos custos não compensado de uma forma equivalente pelo aumento dos proveitos^[336] que “(...) impactaram as contas de 2013 e obviamente em 2014(...)”^[337] Apesar destas referências, a receita das rotas intercontinentais (Estados Unidos da América e Canadá), mantiveram uma tendência de subida entre 2012 e 2014, de 36, 40 e 42 ME euros respetivamente.

Relativamente ao exercício em curso o (*Memorando - Enquadramento sobre o desempenho económico e Operacional 1.º Semestre, Setembro de 2015*) permite observar uma otimização da operação para os USA e Canadá - verificada na diminuição de voos realizados, menos 8 e 9% respetivamente, no aumento do número de passageiros transportados (11% e 4%) e no aumento da receita (11% e 4%).

^[333] (Plano de Transformação 2014-2020, Abril de 2014, p. 37)

^[334] Declarações do Eng.º. Francisco Gil, Anexo A (pág. 3 da transcrição da sua audição).

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[335] Declarações do Prof. Doutor Gomes de Menezes, Anexo A (pág. 36 da transcrição da sua audição).

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[336] Não foi possível à Comissão quantificar o custo financeiro proveniente da introdução das *Branded Fares*

^[337] Declarações do Prof. Doutor Gomes de Menezes, Anexo A (pág. 36 da transcrição da sua audição).

(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Conclusões do item 8

1. A comissão não identificou a intervenção do acionista no processo de definição de estruturas tarifárias da SATA.
2. No caso concreto das *Branded fares* para a América do Norte, o acionista deu orientações à SATA para a criação de um sistema tarifário que permitisse baixar a tarifa média nas ligações com os Estados Unidos, acompanhou o respetivo desenho e aplicação e decidiu alargar o modelo ao caso dos voos de e para o Canadá.
3. A comissão apurou, concretamente, que houve uma orientação do Governo dos Açores à SATA no sentido de se (...) “encontrar um novo sistema tarifário que correspondesse às pretensões dos viajantes da América do Norte, em particular, dos emigrantes”,^[338] nomeadamente, que permitisse “*uma redução efetiva do custo da acessibilidade, aumentava o número de voos para os Estados Unidos e para o Canadá e abria a porta a novos segmentos do mercado, nomeadamente para estadias de curta duração.*”^[339]
4. Foi realizado pela SATA um estudo técnico que permitiu construir as *branded fares* e aumentar a capacidade existente de transporte para estes mercados, de acordo com informação transmitida à comissão na inquirição do Prof. Doutor António Gomes de Menezes.
5. Apesar das *branded fares* terem sido anunciadas em agosto de 2013, não foi possível à Comissão apurar o efeito neste ano, pois apesar das declarações do Prof. Doutor Gomes de Menezes referirem que o novo sistema tarifário “(...) *impactaram as contas de 2013*”,^[340] as receitas subiram 4 ME e o número de passageiros transportados subiu 15%.

^[338] Declarações do Prof. Doutor Gomes de Menezes, Anexo A (pág. 36 da transcrição da sua audição) (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[339] Declarações do Eng.º Vítor Fraga – SRTT, Anexo A (pág. 20 da transcrição da sua audição). (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)

^[340] Declarações do Prof. Doutor Gomes de Menezes, Anexo A (pág. 36 da transcrição da sua audição) (<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

6. Após a aplicação das *branded fares* verificou-se que “[A] SATA é altamente competitiva nas rotas de longo curso, mas mais cara do que o principal concorrente nas distâncias curtas, em 2014.”^[341]

9. “AS PERSPETIVAS E SOLUÇÕES FUTURAS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS E CORREIO.”

Não há respostas/conclusões a este item porque nem as inquirições nem os documentos solicitados abordaram esta matéria.

^[341] (Plano de Transformação 2014-2020, Abril de 2014, p. 37)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Capítulo VII

1. VOTAÇÕES

Neste ponto insere-se a grelha de votações das respostas aos quesitos e das propostas de alteração apresentadas pelos partidos.^[342]

GRELHA DE VOTAÇÃO						
Simbologia dos votos: Favor (+); Contra (-); Abstenção (0)						
Respostas aos quesitos/Conclusões	PARTIDOS					
	PS	PSD	CDS	BE	PCP	PPM
1.1 Aprovado por maioria	+	-	+	+	+	-
1.2						
Propostas de alteração do PCP ao quesito 1.2.						
a) Aprovada por unanimidade	+	+	+	+	+	+
b) Rejeitada por maioria	-	+	+	+	+	+
c) Rejeitada por maioria	-	+	+	+	+	+
1.2 Com a alteração aprovada – Aprovado por maioria	+	-	-	0	-	-
1.3 Aprovado por maioria	+	-	-	+	0	-
1.4 Aprovado por maioria	+	-	-	+	0	-
1.5 Aprovado por maioria	+	-	-	+	0	-
1.6 Aprovado por maioria	+	-	-	+	0	-
1.7 Aprovado por maioria	+	-	-	+	0	-
1.8 Aprovado por maioria	+	-	0	+	0	-
1.9 Aprovado por maioria	+	-	0	+	0	-
1.10 Aprovado por maioria	+	-	-	0	0	-
1.11						
Proposta de alteração do PCP ao quesito 1.11 - rejeitada por maioria	-	+	+	+	+	+
1.11 Aprovado por maioria	+	-	-	-	-	-
1.12 Aprovado por maioria	+	-	-	+	-	-
1.13 Aprovado por maioria	+	-	-	+	-	-
1.14 Aprovado por maioria	+	-	-	+	-	-
1.15 Aprovado por maioria	+	-	-	+	-	-
1.16 Aprovado por maioria	+	-	-	-	-	-

^[342] As propostas de alteração apresentadas pelos partidos na reunião de dia 28 são juntas ao relatório como Anexo 17.



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

GRELHA DE VOTAÇÃO						
Simbologia dos votos: Favor (+); Contra (-); Abstenção (0)						
Respostas aos quesitos/Conclusões	PARTIDOS					
	PS	PSD	CDS	BE	PCP	PPM
Conclusões do Item 1. - Votadas em bloco (1 - 13) - Aprovadas por maioria	+	-	-	0	-	-
2.a.1 Aprovado por maioria	+	-	-	+	-	-
2.a.2 Aprovado por maioria	+	-	-	0	-	-
2.a.3 Aprovado por maioria	+	-	-	+	-	-
2.a.4 Aprovado por maioria	+	-	-	+	-	-
2.a.5 Aprovado por maioria	+	-	-	+	0	-
2.a.6 a 2.a.20 votado em bloco - Aprovado por maioria	+	-	-	0	0	-
2.a.21 Aprovado por maioria	+	-	-	-	-	-
Conclusões do subitem 2.a. - Votadas em bloco (1-9) - Aprovadas por maioria	+	-	-	0	-	-
2.b.1 Aprovado por maioria	+	-	-	0	0	-
2.b.2 Aprovado por maioria	+	-	-	0	0	-
2.b.3 Aprovado por maioria	+	-	-	0	0	-
2.b.4 Aprovado por maioria	+	-	-	0	0	-
2.b.5 Aprovado por maioria	+	-	-	0	0	-
2.b.6 Aprovado por maioria	+	-	-	-	-	-
Conclusões do subitem 2.b. - Votadas em bloco (1-4) - Aprovadas por maioria	+	-	-	0	0	-
2.c.1 Aprovado por maioria	+	-	-	+	0	-
Conclusão do subitem 2.c. – Aprovada por maioria	+	-	-	+	0	-
3.1 a 3.5 votado em bloco - Aprovado por maioria	+	-	-	0	0	-
3.6 a 3.8 votado em bloco - Aprovado por maioria	+	-	-	0	0	-
3.9 Aprovado por maioria	+	0	0	+	0	-
3.10 Aprovado por maioria	+	-	-	-	-	-
Conclusões do Item 3. - Votadas em bloco (1-3)- Aprovadas por maioria	+	-	-	0	0	-
4.1 Aprovado por maioria	+	-	-	0	0	-
4.2 Aprovado por maioria	+	-	-	0	0	-
4.3						
Proposta de alteração do CDS/PP ao quesito 4.3 – Aprovada por unanimidade	+	+	+	+	+	+
4.3 Com a alteração aprovada – Aprovado por maioria	+	-	0	+	0	0



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

GRELHA DE VOTAÇÃO						
Simbologia dos votos: Favor (+); Contra (-); Abstenção (0)						
Respostas aos quesitos/Conclusões	PARTIDOS					
	PS	PSD	CDS	BE	PCP	PPM
4.4 Aprovado por maioria	+	-	-	-	-	-
4.5						
Proposta de alteração do PS ao quesito 4.5 - Aprovado por maioria	+	0	+	+	0	+
4.5 Com a alteração aprovada – Aprovado por maioria	+	-	+	+	0	+
4.6 Aprovado por maioria	+	-	-	0	0	-
4.7 Aprovado por maioria	+	-	-	0	0	-
4.8 Aprovado por maioria	+	-	-	0	0	-
4.9 Aprovado por maioria	+	-	-	0	0	-
4.10 Aprovado por maioria	+	-	-	0	0	-
4.11 Aprovado por maioria	+	-	-	-	0	-
4.12 Aprovado por maioria	+	-	-	0	0	-
4.13						
Proposta de alteração do PCP ao quesito 4.13 - Rejeitada por maioria	-	0	+	+	+	+
Proposta de alteração do PSD ao quesito 4.13 - Rejeitada por maioria	-	+	+	0	0	+
Proposta de alteração do PS ao quesito 4.13 - Aprovada por maioria	+	+	-	+	0	-
4.13 Com a alteração aprovada – Aprovado por maioria	+	-	-	0	-	-
4.14 Aprovado por maioria	+	-	-	-	-	-
Conclusões do Item 4. - Votadas em bloco (1-5) - Aprovadas por maioria	+	-	-	0	-	-
5.1 Aprovado por unanimidade	+	+	+	+	+	+
5.2 Aprovado por maioria	+	-	-	+	0	-
5.3						
Proposta de alteração do PS ao quesito 5.3 - Aprovada por maioria	+	-	-	-	-	-
5.3 Com a alteração aprovada – Aprovado por maioria	+	-	-	-	-	-
5.4 Aprovado por maioria	+	-	-	-	-	-
5.5 Aprovado por maioria	+	-	-	-	-	-
5.6 Aprovado por maioria	+	-	-	-	-	-
Conclusão do item 5. – Aprovada por maioria	+	-	-	-	-	-
6.1 a 6.3 votado em bloco - Aprovado por maioria	+	+	-	+	+	-
6.4 Aprovado por maioria	+	-	+	-	-	0
6.5 Aprovado por maioria	+	-	-	-	-	-



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

GRELHA DE VOTAÇÃO						
Simbologia dos votos: Favor (+); Contra (-); Abstenção (0)						
Respostas aos quesitos/Conclusões	PARTIDOS					
	PS	PSD	CDS	BE	PCP	PPM
6.6 Aprovado por maioria	+	-	-	-	-	-
6.7 Aprovado por maioria	+	-	+	+	0	-
6.8						
Proposta de alteração - aditamento - do PCP ao quesito 6.8 - Aprovada por unanimidade	+	+	+	+	+	+
Proposta de alteração – eliminação de frase - do PCP ao quesito 6.8 - Aprovada por unanimidade	+	+	+	+	+	+
6.8 Com as alterações aprovadas – Aprovado por unanimidade	+	+	+	+	+	+
6.9 Aprovado por maioria	+	0	-	+	+	-
6.10 Aprovado por unanimidade	+	+	+	+	+	+
6.11 Aprovado por maioria	+	-	-	-	-	-
Conclusões do Item 6. - Votadas em bloco (1-8) - Aprovadas por maioria	+	-	-	0	0	-
7.1 a 7.6 votado em bloco - Aprovado por maioria	+	-	-	0	0	-
7.7						
Proposta de alteração - aditamento - do PS ao quesito 7.7 - Aprovada por maioria	+	+	-	0	0	-
7.7 Com a alteração aprovada – Aprovado por maioria	+	-	-	0	0	-
7.8 Aprovado por maioria	+	-	-	-	-	-
Conclusões do item 7. - Votadas em bloco (1-8) - Aprovadas por maioria	+	-	-	0	-	-
8.1 Aprovado por maioria	+	-	-	0	-	-
8.2 a 8.4 votado em bloco - Aprovado por maioria	+	-	-	0	0	-
8.5 Aprovado por maioria	+	-	-	-	-	-
Conclusões do item 8						
Proposta de alteração do PS às conclusões do item 8. – Aprovada por maioria	+	-	-	-	-	-
Conclusões do Item 8. Com as alterações aprovadas - Votadas em bloco (1-6) – Aprovadas por maioria	+	-	-	-	-	-
Item 9.						
Proposta de redação do BE para o item 9. – Aprovada por maioria	+	+	+	+	+	0
Item 9. com a redação aprovada – Aprovado por maioria	+	+	+	+	+	0
VOTAÇÃO FINAL GLOBAL DO RELATÓRIO FINAL DA CPISATA – APROVADO POR MAIORIA	+	-	-	0	-	-



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

2. DECLARAÇÕES DE VOTO

Neste ponto transcreve-se as declarações de voto recebidas dos partidos que integraram a CPISATA, exceto a Representação Parlamentar do Partido Comunista Português (PCP) que comunicou à comissão que não entregaria declaração de voto.



2.1.

Declaração de Voto dos Deputados do Partido Socialista

O relatório final apresentado, com mais de uma centena de conclusões, na comissão de inquérito ao Grupo SATA resulta de um trabalho metódico, paciente e complexo realizado por todos os deputados que participaram nos trabalhos da Comissão que deve orgulhar os Açorianos.

O trabalho realizado não teve obstáculos nem receios, foram realizadas dezenas de audições - pilotos, ex-responsáveis da empresa, políticos, administradores da empresa, responsáveis de empresas de auditoria, dirigentes sindicais, entre outros - e analisadas, minuciosamente, dezenas de milhar de páginas de relatórios, de emails e de contas da empresa.

Os deputados do Partido Socialista partiram para esta análise de mente aberta, com vontade de trabalhar, desprovidos da vontade de desculpar ou com o objetivo de incriminar, pois o objetivo de uma comissão de inquérito é o de primeiramente apurar e não, o de necessariamente culpabilizar alguém. As responsabilidades, essas, quando existem, devem ser apontadas - como, aliás, aconteceu na questão das rotas da Europa



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

ou no atraso de pagamento do Governo Regional e da República – e não “inventadas” para gáudio de “justiças populares”, dos “média juizes” ou para salvação de líderes partidários há muito caídos em desgraça junto dos seus.

Assim, os dados apurados no relatório final da CPIGSATA permitem concluir que a degradação económico-financeira do Grupo SATA acontece sobretudo a partir do ano de 2013 - até essa data as contas da empresa encontravam-se perto do equilíbrio – sobretudo devido aos seguintes fatores: ao conjunto de rotas para a Europa que agravaram prejuízos devido à crise; rotas tradicionalmente lucrativas diminuíram a sua margem não conseguindo compensar os prejuízos de outras rotas; e acontecimentos não previstos, como seja a greve na altura das Festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres; a reposição salarial - há muito devida!- decretada pelo Tribunal Constitucional - pequenos incidentes com aeronaves e atrasos na manutenção de aeronaves na manutenção da TAP do Brasil.

O relatório final apurou ainda, que outros fatores contribuíram em pequena monta para os resultados negativos dos anos de 2013 e 2014, as dívidas do Governo da República e Regional, em cerca de 2% e 5% respetivamente e os encargos acrescidos com o complemento ao fundo de pensões, negociado nos primeiros cinco anos da década de noventa, em cerca de 3%.

Relativamente à questão das rotas da Europa o relatório final apurou que estas surgiram por orientação do acionista, com o objetivo de ajudar o setor do turismo Açoriano no pico da crise do mercado emissor continental, mas desde que salvaguardado que a SATA tinha meios para compensar os prejuízos destas rotas. Em 2013 e 2014, este pressuposto não aconteceu, o que motivou uma alteração de estratégia da parte das duas entidades.

Ainda em relação às rotas da Europa, no período em análise pela Comissão, foi possível apurar- através de dados do Serviço Regional de Estatística e dos relatórios e contas da



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

SATA -, que os proveitos diretos para a Região desta operação - sem contar com os voos *charter* realizados pela SATA e os voos para Las Palmas – ascenderam a mais de 50 milhões de euros e os prejuízos da SATA rondaram os 25 milhões de euros, tendo assim, se comprovado a importância que esta operação teve para a sustentabilidade do sector turístico Açoriano.

Por estes motivos, os Deputados do Partido Socialista, votaram a favor do relatório da comissão de inquérito ao Grupo SATA.

Ponta Delgada, 29 de dezembro de 2015

Nuno Mendes

Alcides

Estrela

António

Isabel



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA



grupo parlamentar

2.2.

DECLARAÇÃO DE VOTO

O relatório agora aprovado retrata de forma parcial a informação recolhida pela Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA, pois não reflete toda a verdade apurada na documentação analisada pelos deputados e nos depoimentos que os inquiridos prestaram.

Este relatório apenas revela uma parte das causas dos problemas que afetam a SATA, pois iliba o Governo Regional de toda e qualquer responsabilidade na situação a que a empresa chegou.

Ao longo dos trabalhos da Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA, os partidos da oposição tudo fizeram para apurar a verdade dos factos. E foi essa verdade que o Partido Socialista tentou bloquear neste relatório.

Segundo a visão cor-de-rosa que o Partido Socialista impôs neste relatório, a desastrosa situação financeira a que a SATA chegou é culpa do anterior Governo da República, do Tribunal Constitucional, do preço do petróleo, das taxas de juro e até de um vulcão islandês. Ou seja, a culpa é de todos, menos do Governo Regional e das administrações que este nomeou.

Esta é a suposta verdade sobre a SATA que o Partido Socialista quer impingir aos açorianos, ao fazer aprovar um relatório com conclusões completamente enviesadas dos trabalhos da Comissão Parlamentar de Inquérito.

Ora, a realidade é bem diferente.

Ao longo dos últimos meses, graças aos documentos analisados pela Comissão Parlamentar de Inquérito, bem como aos depoimentos prestados por diversos



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

inquiridos, ficou provada, de forma cabal, a ingerência do Governo Regional na vida interna da SATA, o que acarretou graves prejuízos para a empresa.

Ficou demonstrado que foi o Governo Regional que, sem efetuar quaisquer estudos, impôs a abertura de novas rotas e de uma base na Madeira. Estas decisões causaram milhões de euros de prejuízo à SATA.

Foi igualmente provado nesta Comissão Parlamentar de Inquérito que o Governo Regional utiliza a SATA para fazer nomeações de cariz partidário. A empresa tem sido usada para dar guarida a militantes e simpatizantes socialistas, designadamente em cargos de chefias intermédias, por nomeação ou integração nos quadros da empresa, conforme é expresso em ata do conselho de administração da SATA Internacional, com base no “caráter de confiança que o desempenho do cargo exige”.

É também reveladora da ingerência do Governo Regional a forma errática como este faz e desfaz nomeações para a administração da SATA; em quatro anos foram nomeados nove administradores e só nos últimos 18 meses houve três presidentes do conselho de administração.

Esta Comissão Parlamentar de Inquérito apurou também que a dívida do Governo Regional à SATA, que chegou a ascender a 48 milhões de euros, é fator determinante na “asfixia financeira” da empresa.

A enorme dívida do Governo Regional obrigou a SATA a pedir dinheiro emprestado à banca para pagar os salários dos seus funcionários, tendo a empresa de suportar elevados encargos devido a esta situação. Só em juros a SATA pagou cerca de dois milhões de euros por ano.

Outra das causas que conduziu a SATA à situação em que se encontra foi a sucessão de atos de má gestão por parte das diferentes administrações nomeadas pelo Governo Regional, tal como foi apurado por esta Comissão Parlamentar de Inquérito.

Ficou provado o desperdício de recursos, nomeadamente o desaproveitamento de estudos de consultoria, adjudicados por centenas de milhares de euros. Exemplo disso é o estudo encomendado à *Boston Consulting Group*, que custou 330 mil euros e foi atirado para o caixote dos papéis pela administração da SATA, por alegadamente não satisfazer os objetivos a que a empresa se propunha.



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

A má gestão do Grupo SATA também ficou evidente na inexistência de um plano de controlo das despesas correntes. Até agosto de 2014, segundo o próprio conselho de administração da SATA Internacional, “as despesas sujeitas a controlo orçamental resumem-se praticamente às despesas de investimento, não havendo esse controlo para as despesas correntes”.

Como se já não bastassem as dívidas do Governo Regional, a ingerência deste na vida interna da SATA e os atos de má gestão dos diferentes conselhos de administração nomeados pelo executivo, esta Comissão Parlamentar de Inquérito apurou ainda que existe um clima de medo no interior da empresa. No Grupo SATA, segundo a denúncia de um sindicalista inquirido por esta Comissão, “as irregularidades são constantes, nomeadamente no cumprimento das regras dos horários, do trabalho extraordinário, do Acordo de Empresa na sua generalidade, dos contratos dos concursos internos, da igualdade de oportunidades às vagas existentes e da salvaguarda do Acordo na sua totalidade”.

Infelizmente, o futuro da SATA é incerto. Quase vinte anos de governação socialista obrigaram a companhia a endividar-se, junto da banca, em mais de 160 milhões de euros e a enfrentar hoje um cenário de insustentabilidade.

Este endividamento faz com que os seus trabalhadores vivam na incerteza e sob a ameaça dos despedimentos, que o próprio Plano de Negócios 2015-2020 insinua.

Os açorianos ficaram também a saber que vão ter de fazer sacrifícios para pagar as dívidas do governo à SATA e as dívidas da SATA à banca.

Por todas estas razões, que o documento agora aprovado, apenas com o voto do Partido Socialista, tenta ocultar ou disfarçar, os deputados do PSD/Açores votam contra o relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA.

Ponta Delgada, 29 de janeiro de 2015

Os Deputados



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA



Declaração de Voto

Perante o Relatório Final elaborado, aprovado apenas com os votos a favor do PS e a abstenção do BE, na sequência do trabalho realizado pela Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA, criada pelo Despacho n.º 230/2015, de 28 de Janeiro, de Sua Excelência a Sra. Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, publicado no Jornal Oficial, n.º 19, II Série, o Grupo Parlamentar do CDS-PP apresenta a seguinte declaração de voto:

O PS/Açores pretendeu branquear as opções políticas do Governo Regional (acionista único do Grupo SATA) e do Conselho de Administração por si nomeado e que contribuíram para o descalabro financeiro do Grupo SATA, colocando em causa a sua sustentabilidade económica.

Ao não explanar, clara e inequivocamente, o efetivo relacionamento financeiro entre o Governo Regional dos Açores e as empresas do Grupo SATA, as orientações transmitidas à Administração do Grupo para criação de novas rotas e tarifários, as constantes nomeações de diferentes personalidades para o Conselho de Administração da SATA, escamoteando os turbulentos processos de aquisição de aeronaves e renovação de frotas, entre outros, publicando dados e depoimentos descontextualizados, consoante o interesse do PS/Açores em desresponsabilizar o Governo Regional pelas opções políticas que tomou e que prejudicaram sobremaneira um dos mais importantes grupos empresariais da Região, este relatório não mereceu o voto favorável do CDS-PP.

Aliás, a prova do que atrás se fundamenta é o facto de, no presente relatório, terem sido completamente ostracizados importantes depoimentos prestados em sede de inquirição, como, por exemplo, o do Comandante Jaime Prieto e o do Sr. Filipe Rocha (representantes sindicais dos trabalhadores), a da Dra. Filipa Rosa (representante dos trabalhadores no Conselho de Administração do Grupo SATA), o do Eng.º Manuel António Cansado (ex-Presidente do Conselho de Administração do Grupo SATA), os dos Comandantes Abel Coelho e Miguel Ponte Sancho (pilotos da empresa), o do Dr. Rui Quadros (ex-administrador da empresa para área comercial) ou o do Dr. Luís Gravito (*Senior Partner da Boston Consulting Group* – empresa especializada de consultadoria



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

que fez um estudo aprofundado sobre a reestruturação do Grupo SATA e que o acionista nunca quis aprovar).

Um dos dados mais eloquentes que este relatório tenta disfarçar, logo nas conclusões que apresenta no âmbito do quesito 1 (“*Situação do Grupo SATA nos domínios económico-financeiro...*”), prende-se com o aumento superior a 400% nos encargos da dívida (juros) suportados pela SATA, entre 2010 e 2014, pelo simples facto de ter tido necessidade de se socorrer da banca para fazer face à falta de pagamento dos compromissos públicos da responsabilidade do Governo Regional dos Açores, por força, principalmente, do auxílio financeiro previsto no contrato de concessão de serviços aéreos regulares no interior da Região, tendo o Grupo SATA assumido encargos, com juros, superiores a 5,8 milhões de euros, no período em causa (passaram de 437 mil euros, em 2010; para 1,8 milhões de euros, em 2014).

O descalabro financeiro do Grupo SATA, que coloca em causa a sustentabilidade económica da empresa, iniciou-se com as orientações do acionista (Governo Regional), em 2009, quando “convoca” a companhia a iniciar, manter ou intensificar rotas provenientes de mercados turísticos europeus, que se assumiram como historicamente deficitárias, e que segundo dados apresentados pela própria administração da empresa, contribuíram com custos fixos negativos superiores a 25,8 milhões de euros, no período entre 2009 e 2014. Repare-se que, o próprio Conselho de Administração, alegadamente com o beneplácito do acionista (Governo Regional), tanto reconhece os défices de exploração destas rotas que assume, no *Business Plan 2015-2020*, que vai acabar com elas, apesar do PS/Açores incluir no relatório da Comissão que as rotas tiveram “*um impacto líquido na economia dos Açores*” superior a 25,7 milhões de euros. Parece paradoxal que apesar do PS/Açores tanto querer fazer crer que as rotas, apesar de deficitárias, têm um impacto positivo para a economia regional, a administração do Grupo SATA e o acionista as queiram eliminar das estruturas de custos da companhia.

A estes prejuízos há que somar os superiores a 6 milhões de euros, verificados entre 2013 e 2014, fruto da implementação do modelo tarifário *Branded Fares*, que foi desenvolvido na operação da SATA Internacional para a Diáspora dos EUA e Canadá, por orientação e precipitada divulgação pública do acionista. Este é mais um prejuízo acumulado pelo Grupo SATA, por orientação do Governo Regional, que o PS/Açores omitiu das conclusões do relatório final da Comissão.

São ainda apontados prejuízos significativos com a instalação de uma “base operacional” no Funchal, que foi desfeita em 2013/2014, tendo, porém, a Comissão de Inquérito estranhamente concluído que, no período em análise no âmbito do objeto da Comissão (2009-2014), não foram criadas bases operacionais pela companhia.

Não escamoteamos os impactos altamente negativos para as contas do Grupo SATA da quebra da paz social na empresa, em 2013, mas registamos que tal se ficou a dever à



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

manifesta incapacidade da Administração, mas, sobretudo, do acionista, em encontrarem para a SATA soluções remuneratórias semelhantes às que foram criadas para o universo do Grupo TAP. Também esta realidade foi branqueada pelo PS/Açores em sede de relatório final.

Até 2012, as contas da empresa apresentavam “resultados marginais”, mas que garantiam a sustentabilidade económica do Grupo. No entanto, em 2014, com o agravamento de fatores externos, mas, principalmente, com o agravamento de fatores internos, relacionados diretamente com a falta de resposta do acionista (Governo Regional), que:

1. Não aprovou o Orçamento apresentado pelo Conselho de Administração para aquele ano;
2. Não deu resposta à apresentação, pelo Conselho de Administração, do “*Plano de Transformação SATA 2014/2020 – Repensando a Sustentabilidade Económica da SATA*”, elaborado pelo *The Boston Consulting Group*, cujos encargos representaram mais de 330 mil euros;
3. Não definiu, clara e inequivocamente, como lhe era solicitado pelo Conselho de Administração, os poderes executivos da Administração da empresa;
4. Manifestou falta de sensibilidade para cumprir com as matérias financeiras na observância de um necessário e indispensável cumprimento das suas responsabilidades para com o Grupo SATA;

A situação da empresa entrou no colapso financeiro e económico, atirando-se a SATA para uma situação de falência técnica, para além de ter contribuído para a demissão do então Presidente do Conselho de Administração do Grupo, tudo factos que agora o PS/Açores tenta branquear, com as conclusões que fez aprovar no relatório da Comissão de Inquérito.

Relativamente à mudança da frota de longo curso da companhia, substituindo os aviões A310 por A330, a mesma não é consensual e está longe de ficar provado que será a melhor opção técnica, operacional e até financeira para a companhia. Aliás, lembre-se aqui que alguns dos inquiridos sustentaram, com elevado grau de certeza, que esta alteração até poderá contribuir para um agravamento da situação financeira da empresa, facto, mais uma vez, obliterado pela maioria do PS/Açores em sede de redação do relatório final.

O relatório, no que à renovação da frota da SATA Air Açores diz respeito, pura e simplesmente, omitia o facto, chegando ao ponto de afirmar que, no período em causa



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

(2009-2014), “*não houve aquisição de nenhuma aeronave*”, o que se sabe é falso, conquanto a SATA renovou toda a sua frota da operação interilhas, substituindo os aviões *Dornier D228* e os *ATP's* da *British Aerospace*, por aeronaves *Dash Q200* e *Dash Q400 NEXT-GEN*, da canadiana *Bombardier*, assumindo encargos de cerca de 85 milhões de euros, financiados, inclusive, pelo Banco Europeu de Investimentos. Não fosse a persistência do CDS-PP Açores na apresentação de uma proposta de alteração que foi aprovada e tal realidade passaria em branco, atentando-se contra a dignidade dos trabalhos da Comissão Parlamentar e contra a inteligência de qualquer Açoriano que venha a ler o presente relatório. Apesar disso, e sobre este processo, o PS/Açores apenas quis reconhecer a aquisição de novas aeronaves não estando disponível para avaliar a bondade da decisão então tomada pelo Conselho de Administração e pelo acionista, nem proceder a uma avaliação dos resultados técnicos, operacionais, financeiros e económicos da opção pela frota da SATA Air Açores.

Por outro lado, foram encomendados diversos estudos, a diferentes empresas – algumas líderes de mercado no setor – que custaram ao erário público um valor superior a 600 mil euros, visando a reestruturação financeira e até a reformulação acionista do Grupo SATA, tendo por base a obtenção da sustentabilidade económica da empresa (Departamento de Estudos da SATA; *The Boston Consulting Group*; *Aviado Partners*; *Lufthansa*; *PricewaterhouseCoopers* e *Mach Aviation Consultancy*) que, depois de apresentados à empresa e ao seu acionista (Governo Regional) não foram aplicados, seguidos ou sequer valorizados. O Conselho de Administração e o acionista optaram, entretanto, pela adoção de um *Business Plan 2015-2020* que, foi apresentado publicamente debaixo de intensa polémica, e que está longe de ser cumprido e concretizado, sustentando-se este plano de negócios no último estudo encomendado (à *PricewaterhouseCoopers* já pela administração do Dr. Luís Parreirão) e no tocante à renovação da frota de longo curso sustentando-se nas conclusões do último estudo que a Administração da empresa e o acionista tanto parecem terem procurado – o da *Mach Aviation Consultancy* (que parte de premissas incorretas para considerar que a opção pela frota A330 é a melhor para satisfazer a estratégia comercial da SATA/Azores Airlines). Branqueou-se, também aqui, como em praticamente todos os outros itens de avaliação ao Grupo SATA, a garantia da salvaguarda dos superiores interesses públicos e do erário público, omitindo-se das conclusões do relatório os custos associados à realização de sucessivos estudos que foram deitados ao lixo sem qualquer justificação, esbanjando-se mais de meio milhão de euros do dinheiro dos contribuintes Açorianos – os verdadeiros acionistas do Grupo SATA.

Coincidentemente, ou não, sempre que no Grupo SATA se perspetiva/planeia uma mudança estrutural ao nível das frotas da companhia verificam-se saídas “estranhas” do Conselho de Administração da empresa: foi assim, com o Eng.º Manuel António Cansado, aquando da substituição da frota da SATA Air Açores (*Dornier e ATP's por Dash Q200 e Q400*); foi assim, com o Prof. Doutor António Gomes de Menezes, aquando da



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

decisão em torno da substituição da frota de longo curso da SATA Internacional (A310 por A330).

Noutra frente, são omitidos das conclusões do relatório final da Comissão todos os nomes de personalidades que foram convidadas e nomeadas, pela tutela governamental/acionista, para o Conselho de Administração do Grupo SATA. Vários desses administradores, nalguns casos, permaneceram no cargo apenas seis meses ou um ano, fazendo com que a estrutura de administração esteja em constante mudança e profunda instabilidade, para além de que nas direções de serviço da SATA estão identificadas diversas lacunas, desde logo, a mais relevante e significativa, para uma empresa com o objeto social da SATA, a Direção Comercial, que está vaga desde Maio de 2014.

Assim, desde o princípio do fim da SATA (que se espera possa ultrapassar toda a turbulência que a tem afetado), ou seja, desde 2009 e até ao presente, com todas as orientações, instruções e/ou ingerências do acionista para a SATA complementar o seu objeto social, social e politicamente, não podem ser obliteradas as responsabilidades de quem representou o acionista e dos sucessivos administradores que contribuíram, decisivamente, para o estado calamitoso e grave em que se encontra um grupo empresarial que emprega cerca de um milhar e meio de pessoas.

No entender do Grupo Parlamentar do CDS-PP Açores existem três personalidades que assumiram destacadas posições na estrutura acionista e de administração e que adotaram relevantes decisões políticas e de gestão que contribuíram para o atual estado do Grupo SATA e que devem, pois, ser responsabilizadas pelo facto de não ter sido acautelado o interesse da Região Autónoma dos Açores e do erário público regional:

1. Dr. Vasco Cordeiro – Secretário Regional da Economia, com tutela política do Grupo SATA (2008-2012) e Presidente do Governo Regional dos Açores (2012-2016);
2. Eng.º Vítor Fraga – Administrador do Grupo SATA (2011-2012) e Secretário Regional do Turismo e Transportes, com tutela política do Grupo SATA (2012-2016);
3. Dr. Luís Parreirão – Administrador do Grupo SATA (2013-2014) e Presidente do Conselho de Administração do Grupo SATA (2014-2015).

O Deputado Regional,

Artur Lima



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA



| Representação Parlamentar |

2.4.

O sentido de voto do BE/A – **abstenção** –, relativamente ao Relatório Final da Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA, pretende sinalizar o seguinte:

1º - A RP do BE não está contra a SATA. Bem pelo contrário, reconhece, valoriza e defende a sua função social e de coesão, os postos de trabalho que garante, a qualidade dos seus profissionais e a mais-valia que representa para a Região, sendo uma empresa pública que salvaguarda e afirma o direito à mobilidade de todos/as os/as açorianos/as.

2º – O principal objetivo desta Comissão - “averiguar as razões que conduziram o Grupo SATA à situação que vive atualmente, tendo em conta a importância que o mesmo representa na aproximação entre as nove ilhas da Região e na ligação desta com o exterior, em particular com o continente português, bem como com as comunidades açorianas da diáspora e avaliar as consequências que poderão decorrer para a Região Autónoma dos Açores, acionista único do Grupo”, em nosso entender, não foi cabalmente alcançado, como o prova, aliás, o conteúdo do respetivo Relatório Final.

3º – O formato escolhido pela Mesa da Comissão, para a elaboração do Relatório, ao privilegiar (quase exclusivamente) os factos, os números, as tabelas, as percentagens, as taxas, isto é, os dados quantitativos espelhados nos documentos que recebemos, invalida a necessidade dos mesmos serem interpretados, à luz das inúmeras audições feitas pela Comissão. Os 'números' têm sempre diversas leituras, umas mais legítimas do que outras. Pelo contrário, não sendo sujeitos a nenhum tipo de 'leitura' e/ou contraditório, permanecem vazios de conteúdo e de mensagem.

4º - Por isso mesmo, o Relatório Final é defensivo, Auto justificativo, muito incompleto e, sobretudo, incapaz da assunção de qualquer tipo de responsabilidade, delas ilibando



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

todas as entidades direta e indiretamente relacionadas com o Grupo SATA – da própria empresa ao Governo Regional.

5º – Assim, o Relatório Final acaba por permitir uma leitura, a todos os títulos ilegítima: 'tudo está bem e recomenda-se, no Grupo SATA', nem sequer ousando mudar alguma coisa para que tudo fique na mesma.

6º – O facto do referido Relatório não conter uma única crítica, recomendação, proposta ou alteração ao *modus vivendi* do Grupo SATA, é bem a prova da demissão desta Comissão do cumprimento do principal objetivo que tinha em mãos e já atrás referido.

Ponta Delgada, 29 de Dezembro de 2015

Pe'l'A Representação Parlamentar do Bloco de esquerda

Zuraida Soares



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA



Representação Parlamentar do
Partido Popular Monárquico
Açores

2.5.

Declaração de Voto

A Representação Parlamentar do PPM votou contra o Relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA, na medida em que o mesmo não reflete – faz exatamente o contrário: deturpa, omite e manipula - o conjunto de factos apurados e não assume a necessária dimensão utilitária e cívica, uma vez que não formula qualquer recomendação.

O Partido Socialista impôs - contra todas as evidências, testemunhos, provas documentais e análise objetiva, isenta e racional - um Relatório absurdamente desligado da realidade e da verdade. O Partido Socialista teve, neste processo, como única preocupação escamotear e esconder a responsabilidade política manifesta dos governos socialistas regionais, liderados, ao longo das últimas duas décadas, por Carlos César e Vasco Cordeiro.

O Relatório produzido é um hino à insensatez e ao absurdo. Em qualquer outro sistema político pluralista, em que exista uma verdadeira alternância democrática, não seria possível produzir um documento com este grau de manipulação e de inverosimilidade. Em países como a Holanda, a Noruega, a Suécia ou a Grã-Bretanha, a autoria de um documento parlamentar desta natureza significaria o eterno ostracismo político dos responsáveis pela sua elaboração. Para o poder político hegemónico nos Açores, a produção, em plena Comissão de Inquérito, de um Relatório Final claramente panfletário e hagiográfico é visto como algo absolutamente natural.

É evidente que este comportamento vulnerabiliza o prestígio e a credibilidade deste instrumento de controlo democrático e de afirmação da divisão de poderes nas sociedades democráticas. A responsabilidade cabe, neste âmbito, inteiramente ao Partido Socialista.

A verdade sobre a situação da SATA – que os documentos e os depoimentos recolhidos no âmbito da Comissão de Inquérito comprovam de forma insofismável – é esta:



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

1. O Governo Regional obrigou a empresa a manter, durante o período em análise, um conjunto de rotas altamente deficitárias (em especial as dirigidas aos mercados europeus), que originaram um grave desequilíbrio económico e financeiro. O Governo Regional sabia - e tinha plena consciência - que a empresa estava à beira da falência técnica e que as rotas deficitárias não estavam a ser compensadas por outras com resultados positivos, mas mesmo assim manteve as orientações políticas que dirigiram a empresa para o abismo.

O Governo Regional utiliza como alibi para este comportamento a necessidade de impedir mais quebras no sector turístico (tese que o Partido Socialista tentou blindar na Comissão de Inquérito através da elaboração de um inverosímil e totalmente especulativo quadro de hipotéticos benefícios para o sector turístico). Mesmo que, por absurdo, se aceitasse a veracidade quantitativa da tese governamental, o exercício político de destruir uma empresa - tão vital e estratégica para os Açores como a SATA - em troca da melhoria conjuntural, artificial e insustentável a curto prazo dos números do turismo açoriano, é algo absurdo e politicamente injustificável. Não tem desculpa, nem razoabilidade.

2. Depois de obrigar a empresa a cometer uma espécie de haraquíri nas rotas europeias, o expectável é que o Governo Regional tivesse ao menos criado alguma forma de compensação financeira para a empresa. O Governo Regional fez exatamente o contrário: deixou de pagar as indemnizações compensatórias à SATA (a dívida do Governo Regional chegou a atingir uns extraordinários 48 milhões de euros e só os juros suportados entre 2009 e 2014, decorrentes dos atrasos nos recebimentos das entidades públicas, ascenderam a mais de 7 milhões de euros).

Nestas circunstâncias, a empresa foi obrigada a endividar-se a uma escala insuportável (a dívida global da empresa atingiu o astronómico valor de 165 milhões de euros), entrando mesmo em falência técnica. Que justificação e racionalidade têm os atrasos nos pagamentos à SATA, exatamente no momento em que o Governo Regional estava a obrigar a empresa a assumir prejuízos incalculáveis nas rotas europeias? A responsabilidade política do Governo Regional é, neste âmbito, colossal. De forma surpreendente, o PS obliterou qualquer referência a estes factos no Relatório que fez e aprovou sozinho.



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

3. Depois de anos de bloqueio à liberalização do espaço aéreo açoriano, o Governo Regional foi vencido, mas não convencido, pelo estado de necessidade absoluta a que chegou. Com os sectores da construção civil, agricultura e pescas parcialmente destruídos, o Governo Regional decidiu finalmente deixar de bloquear o crescimento do sector turístico, algo que tinha obrigatoriamente de passar pela liberalização do espaço aéreo. Nestas circunstâncias estratégicas - a que acresce o enorme esforço financeiro que a empresa necessita de realizar para renovar a frota - o Governo Regional deveria ter fortalecido a empresa ao nível financeiro, para que ela pudesse vir a suportar o cenário concorrencial. Pelo contrário, o Governo Regional delapidou e destruiu o equilíbrio financeiro da empresa, exatamente no momento em que a mesma tem de enfrentar um dos maiores desafios da sua história. A responsabilidade do Governo – ou melhor, a sua irresponsabilidade – é, neste contexto, ineludível. Isto também é algo que as conclusões do Relatório do Inquérito ao Grupo SATA, ditadas exclusivamente pelo PS, omite.

4. No que diz respeito às responsabilidades dos sucessivos conselhos de administração da SATA, a sua responsabilidade é também muito significativa. É ineludível a sua descoordenação e planificação deficiente. As atas e os documentos de gestão corrente demonstram, a cada passo, o total descontrolo, o amadorismo e a irresponsabilidade da gestão. É neste contexto que se mandam fazer estudos que custam mais de 330 mil euros, para logo a seguir os mandar para o lixo. Indescritível. Mas percebe-se que muito deste funcionamento é da responsabilidade do Governo Regional e da sua permanente intrusão na gestão da empresa.

A título de exemplo veja-se o caso do Centro de Treinos de Santa Maria. A empresa considerou, durante alguns anos, uma dívida do Governo Regional no âmbito deste projeto, que avaliou em meio milhão de euros. É evidente que o Governo Regional transmitiu esta expectativa (compromisso) à empresa. No entanto, nunca a pagou. Como o relacionamento entre a empresa e o Governo Regional não está, em grande parte, documentada (as instruções e orientações são apenas verbalizadas entre o Presidente do Conselho de Administração e o Governo Regional) é impossível comprovar o que de facto se passou.



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Este constitui o problema central da SATA: o elevado grau de intrusão do Governo Regional e do partido governamental na sua gestão. A empresa está totalmente submetida aos interesses estratégicos e eleitorais do Partido Socialista. Nestas condições – e destituída de qualquer autonomia e gestão racional – a empresa não tem qualquer hipótese de prosperar. No limite é possível afirmar que não existe qualquer diferença entre o seu Conselho de Administração e qualquer outra secção local do partido governamental. Esta é a derradeira conclusão que o Relatório da Comissão de Inquérito não integrou.

Corvo, 28 de dezembro de 2015

O Deputado do PPM

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Paulo Estêvão', written over a faint, dotted grid background.

Paulo Estêvão



**Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores
Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA**

ANEXOS AO RELATÓRIO



**Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores
Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA**

ANEXO 1

**AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 8 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28
DE JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –**

(Requerimento com nº de entrada 179 datado de 15 de janeiro de 2015)

<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/requerimento.pdf>



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

ANEXO 2

AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 8 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28 DE
JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –

(O Despacho da Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores nº
230/2015 de 28 de janeiro)

<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/despacho.pdf>



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

ANEXO 3

AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 8 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28 DE
JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –

(O ofício da Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores a SEXA,
a Procuradora Geral da República datado de 23 de janeiro de 2015)

<http://www.alra.pt/download/links.zip>



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

ANEXO 4

AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 8 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28 DE
JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –

(A Deliberação nº 1/2015, de 12 de fevereiro, da CPISATA)

<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao001.pdf>



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

ANEXO 5

AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 8 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28 DE
JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –

(A Deliberação nº 2/2015, de 25 de fevereiro, da CPISATA)

<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao005.pdf>



**Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores
Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA**

ANEXO 6

AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 8 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28 DE
JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –

(Atas da CPISATA)

http://www.alra.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=502&Itemid=463#



**Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores
Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA**

ANEXO 7

AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 8 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28 DE
JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –

(Deliberação nº 3/2015, de 25 de fevereiro, da CPISATA)

<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao003.pdf>



**Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores
Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA**

ANEXO 8

AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 8 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28 DE
JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –

(Convocatórias da CPISATA)

http://www.alra.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=39&Itemid=468



**Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores
Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA**

ANEXO 9

AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 8 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28 DE
JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –

(Deliberação nº 4/2015, de 18 de março, da CPISATA)

<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao004.pdf>



**Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores
Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA**

ANEXO 10

AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 8 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28 DE
JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –

(Deliberação nº 5/2015, de 6 e 7 de maio, da CPISATA)

<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao005.pdf>



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

ANEXO 11

AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 8 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28 DE
JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –

(Projeto de Deliberação nº 3/X – Interrupção Temporária dos Trabalhos da CPISATA)
(Deliberação 1/2015, de 19 de maio, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos
Açores)

<http://base.alra.pt:82/iniciativas/iniciativas/XEPjD003.pdf>
(<http://www.alra.pt/download/links.zip>)



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

ANEXO 12

AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 8 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28 DE
JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –

(Relatório e Parecer da CAPAT na sequência do Projeto de Deliberação da ALRAA nº
3/2015 – Interrupção Temporária dos Trabalhos da CPISATA)

http://www.alra.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=39&Itemid=4

69



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores
Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

ANEXO 13

AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 8 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28 DE
JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –

(Ofício a pedir a prorrogação do prazo de apresentação do relatório final da CPISATA
Despacho de Sua Excelência a Presidente da ALRAA a autorizar a prorrogação do prazo)

<http://www.alra.pt/download/links.zip>



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

ANEXO 14

AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 8 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28 DE
JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –

(Deliberação nº 6/2015, de 16, 17, 22 e 23 de julho, da CPISATA)

(Deliberação nº 7/2015, de 21 de setembro, da CPISATA)

<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao007.pdf>



**Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores
Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA**

ANEXO 15

AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 8 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28 DE
JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –

(Deliberação nº 7/2015, de 21 de setembro, da CPISATA)

<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao007.pdf>



**Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores
Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA**

ANEXO 16

AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 8 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28 DE
JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –

(Deliberação nº 8/2015, de 19 de outubro, da CPISATA)

<http://www.alra.pt/images/alra/comissao/cpigs/Deliberacao008.pdf>



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

ANEXO 17

AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 8 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28 DE
JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –

(Autorizações de publicitação de citações das suas audições, no presente relatório, dos
depoentes João Melo e José Laia Roque)

<http://www.alra.pt/download/links.zip>



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

ANEXO 18

AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 8 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28 DE
JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –

(Propostas de Alteração apresentadas pelos partidos, ao presente relatório, na reunião
de 28 de dezembro de 2015)

<http://www.alra.pt/download/propalt.zip>



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores **Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA**

ANEXO A

AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 8 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28 DE
JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –

TRANSCRIÇÕES DAS AUDIÇÕES, PÚBLICAS, REALIZADAS PELA COMISSÃO

- A1 – Dr. Luís Parreirão (as duas inquirições)
- A2 – Dr. António Correia (as duas inquirições)
- A3 – Dra. Teresa Tavares
- A4 – Eng.º Manuel António Cansado (1ª e 2ª partes)
- A5 – Professor Doutor António Gomes de Menezes
- A6 – Sr. Filipe Rocha
- A7- Comandante Jaime Prieto
- A8 – Eng.º Francisco Gil
- A9 – Dra. Isabel Barata
- A10 – Comandante Abel Coelho
- A11 – Dra. Filipa Rosa
- A12 – Dra. Lina Freitas
- A13 – Dr. Pedro Costa Ferreira
- A14 – Dra. Berta Cabral
- A15 – Comandante Miguel Sancho
- A16 – Dr. Rui Quadros
- A17 – Eng.º Vítor Fraga



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

ANEXO B

AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 9 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28 DE
JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –

(<http://www.alra.pt/download/anexo.zip>)

DOCUMENTOS ANALISADOS PELA COMISSÃO E QUE CONSTITUEM ESTE ANEXO

- B1 Plano Exploração SATA Internacional 2008-2009;
- B2 Plano Exploração SATA Internacional 2010-2011;
- B3 Plano Exploração SATA Internacional 2011-2012;
- B4 Plano Exploração SATA Internacional 2012-2013;
- B5 Plano Exploração SATA Air Açores 2008-2009;
- B6 Plano Exploração SATA Air Açores 2009-2010;
- B7 Plano Exploração SATA Air Açores 2009 Abril/Maio;
- B8 Plano Exploração SATA Air Açores 2009 Verão IATA;
- B9 Plano Exploração SATA Air Açores 2010-2011;
- B10 Plano Exploração SATA Air Açores 2011-2012;
- B11 Plano Exploração SATA Air Açores 2012;
- B12 Plano Exploração SATA Air Açores 2012-2013;
- B13 Plano Exportação SATA Internacional 2009-2010;
- B14 Plano Exportação SATA Air Açores 2013-2014;
- B15 Acordo de Adesão SATA Internacional SITEMA;
- B16 Acordo de Empresa SATA Internacional SITAVA 2010;
- B17 Acordo de Empresa - Integração níveis de qualificação;
- B18 Ata SATA Air Açores SITAVA 2010 (processo negocial Acordo de Empresa);
- B19 Tabela salarial SATA Internacional 2010;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- B20 Acordo de Empresa SATA Internacional SNPVAC 2008;
- B21 Acordo de Empresa SATA Internacional SPAC 2009;
- B22 Acordo de Empresa SATA Internacional SPAC 2008;
- B23 1ª Alteração no Acordo de Empresa 1997;
- B24 2ª Alteração no Acordo da Empresa 2001;
- B25 3ª Alteração no Acordo da Empresa SP SITAVA 2004 (1);
- B26 3ª Alteração no Acordo da Empresa SATA Air Açores SITAVA 2004 (2);
- B27 Acordo de Adesão SATA Air Açores e SINTAC 2014;
- B28 Acordo de Empresa SATA Air Açores e SITAVA 1996;
- B29 Ata SATA Air Açores e SITAVA – complemento vencimento 2009;
- B30 Ata SATA Air Açores e SITAVA – tabela salarial 2010;
- B31 Tabela salarial SATA Air Açores 2010;
- B32 Acordo de Empresa SATA Air Açores e SNPVAC 2010;
- B33 Acordo de Empresa SATA Air Açores e SPAC 2010;
- B34 Deliberação Acordo de Empresa SATA Air Açores e SPAC 2012;
- B35 Deliberação comissão paritária acerca do acordo de empresa SATA Air Açores e SPAC 2013;
- B36 Aplicação regime laboral SATA Internacional à SGA;
- B37 Ata SATA Air Açores /SITAVA 2010;
- B38 Tabela salarial SGA 2010;
- B39 Protocolo SATA Air Açores /SITEMA 2010;
- B40 Acordo SPAC SATA Internacional LOE 2011;
- B41 Acordo SPAC SATA Internacional LOE 2012;
- B42 Acordo SPAC SATA Air Açores LOE 2011;
- B43 Acordo SPAC SATA Air Açores LOE 2012;
- B44 Acordo SPAC SATA Air Açores SATA I Internacional LOE 2014;
- B45 Memorando de entendimento SATA e plataforma de sindicatos 2013;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- B46 Protocolo entendimento SITAVA e SITEMA LOE 2013;
- B47 Protocolo de entendimento SITAVA, SITEMA e SQAC LOE 2013;
- B48 Protocolo entendimento SNPVAC LOE 2013;
- B49 Protocolo do memorando de entendimento SPAC LOE 2013;
- B50 Procuradoria-Geral da República expõe arquivamento do processo de inquérito 2010;
- B51 Memorando: renovação da frota da SATA Air Açores;
- B52 Consulta para processo de análise e escolha do equipamento;
- B53 Memorando de entendimento entre ATR e SATA Air Açores;
- B54 Correspondência entre ATR e SATA Air Açores 20 de abril de 2006;
- B55 Q Series SATA Air Açores – dezembro 2007;
- B56 Apresentação ATR 72-500 para a SATA Air Açores – dezembro 2007;
- B57 Memorando de entendimento para compra de 4 ATR 72-500;
- B58 Apresentação da *BOMBARDIER* para venda de 3 ou 4 *Bombardier* Q 400 à SATA Air Açores;
- B59 Estudo feito para a SATA pela *Cranifield University* “*Fleet Planning – Case Study*”, 2008;
- B60 Comunicação interna da SATA sobre: análise das características dos equipamentos ATR 72 e *DASH 8*, 2008;
- B61 Ata nº 8 do Conselho de Administração da SATA Air Açores – 14 de março de 2008;
- B62 Acordo de compra entre *BOMBARDIER* e SATA Air Açores – 2008;
- B63 Correspondência da *Horizon Air* para o presidente do Conselho de Administração da SATA, António Menezes – 2008;
- B64 Correspondência da ATR para o presidente Conselho de Administração da SATA, António Menezes – 2008;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- B65 Estudos para a nova frota da SATA Internacional: Avaliação técnico-operacional, *Business Plan 2015/2020*, realizado por *MACH Aviation Consultancy*;
- B66 Listagem contratos promoção turística;
- B67 Número de funcionários área operacional 2009;
- B68 Número de funcionários área operacional 2010;
- B69 Número de funcionários área operacional 2011;
- B70 Número de funcionários área operacional 2012;
- B71 Número de funcionários área operacional 2013;
- B72 Número de funcionários área operacional 2014;
- B73 Funcionários grupo SATA – RU: 2009;
- B74 Funcionários grupo SATA – RU: 2010;
- B75 Funcionários grupo SATA – RU: 2011;
- B76 Funcionários grupo SATA – RU: 2012;
- B77 Funcionários grupo SATA - RU: 2013;
- B78 Funcionários grupo SATA – RU: 2014;
- B79 Memorando: Centro de treinos de tripulantes de cabine em *mock-up* em Santa Maria – Estudo de viabilidade;
- B80 Novo contrato de concessão transporte aéreo interilhas – Ajuste direto – outubro 2014 a março de 2015;
- B81 Contrato de concessão transporte aéreo interilhas OPS – alterado a 13 de maio de 2014;
- B82 Contrato de concessão transporte aéreo interilhas OPS – 1 de outubro de 2009 a 30 de setembro de 2014;
- B83 Novo contrato de concessão transporte aéreo interilhas – ajuste direto – março de 2014 a março de 2015;
- B84 Publicação da comunicação da comissão OSP interilhas 2009;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- B85 Publicação do convite de apresentação das propostas: concessão OSP interilhas 2009;
- B86 Texto da comunicação europeia OSP interilhas 2009;
- B87 Contrato OSP Funchal/ Porto Santo/ Funchal – agosto de 2007 a agosto 2010;
- B88 Contrato OSP Funchal/ Porto Santo/ Funchal – janeiro 2011 a dezembro de 2013;
- B89 Contrato ajuste direto Funchal/ Porto Santo/ Funchal – 14 agosto a 31 dezembro 2010;
- B90 Comunicação da Comissão Europeia acerca das OSP Portugal Continental/ R. A. Açores / R. A. Madeira 2008;
- B91 OSP Portugal Continental/ R. A. Açores / R. A. Madeira - Texto comunicação Comissão Europeia acerca 2010;
- B92 Publicação da comunicação da comissão – OSP Portugal Continental/ R. A. Açores / R. A. Madeira 2010;
- B93 Atas Conselho Administração SATA Air Açores 2014;
- B94 Atas Conselho Administração SATA Air Açores 2013;
- B95 Atas Conselho Administração SATA Air Açores 2012;
- B96 Atas Conselho Administração SATA Air Açores 2011;
- B97 Atas Conselho Administração SATA Air Açores 2010;
- B98 Atas Conselho Administração SATA Air Açores 2009;
- B99 Atas Conselho Administração SATA SGPS 2009;
- B100 Atas Conselho Administração SATA SGPS 2010;
- B101 Atas Conselho Administração SATA SGPS 2011;
- B102 Atas Conselho Administração SATA SGPS 2013;
- B103 Atas Conselho Administração SATA SGPS 2014;
- B104 Atas Conselho Administração SATA Internacional 2014;
- B105 Atas Conselho Administração SATA Internacional 2013;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- B106 Atas Conselho Administração SATA Internacional 2012;
- B107 Atas Conselho Administração SATA Internacional 2011;
- B108 Atas Conselho Administração SATA Internacional 2010;
- B109 Atas Conselho Administração SATA Internacional 2009;
- B110 Atas Conselho Administração SATA SGA 2014;
- B111 Atas Conselho Administração SATA SGA 2013;
- B112 Atas Conselho Administração SATA SGA 2012;
- B113 Atas Conselho Administração SATA SGA 2011;
- B114 Atas Conselho Administração SATA SGA 2010;
- B115 Atas Conselho Administração SATA SGA 2009;
- B116 Relatório e Contas SATA Internacional 2004;
- B117 Relatório e Contas SATA Air Açores 2004;
- B118 Relatórios e Contas Aeródromos 2005;
- B119 Relatórios e Contas SATA Internacional 2005;
- B120 Relatórios e Contas SATA Air Açores 2005;
- B121 Relatórios e Contas Aeródromos 2006;
- B122 Relatórios e Contas SATA Internacional 2006;
- B123 Relatórios e Contas SGPS 2006;
- B124 Relatórios e Contas SATA Air Açores 2006;
- B125 Relatórios e Contas Aeródromos 2007;
- B126 Relatórios e Contas Grupo SATA 2007 – Informação corporativa;
- B127 Relatório Contas Consolidadas 2007;
- B128 Relatórios e Contas SATA Air Açores 2007;
- B129 Relatórios e Contas SATA Internacional 2007;
- B130 Relatórios e Contas SGPS 2007;
- B131 Relatórios e Contas Aeródromos 2008;
- B132 Relatório Consolidado 2008;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- B133 Relatórios e Contas SATA Internacional 2008;
- B134 Relatórios e Contas SGPS 2008;
- B135 Relatórios e Contas SATA Air Açores 2008;
- B136 Relatórios e Contas SATA Air Açores 2009;
- B137 Relatórios e Contas SGA 2009;
- B138 Relatórios e Contas SATA Internacional 2009;
- B139 Relatórios e Contas SGPS 2009;
- B140 Relatórios e Contas SATA Internacional 2010;
- B141 Relatórios e Contas SGA 2010;
- B142 Relatórios e Contas SGPS 2010;
- B143 Relatórios e Contas SATA Air Açores 2010;
- B144 Relatórios e Contas SATA Internacional 2011;
- B145 Relatório de Sustentabilidade 2011;
- B146 Relatórios e Contas SGA 2011;
- B147 Relatórios e Contas SATA Air Açores 2011;
- B148 Relatório e Contas Grupo SATA 2011;
- B149 Relatório de Governo 2011;
- B150 Relatório Integrado SGPS 2012;
- B151 Relatório Integrado SGA 2012;
- B152 Relatório Integrado SATA Air Açores 2012;
- B153 Relatório Integrado SATA Internacional 2012;
- B154 Relatório Integrado SATA SGPS e Subsidiárias 2012;
- B155 Relatório Integrado SATA Air Açores 2013;
- B156 Relatório Integrado SATA Internacional 2013;
- B157 Comunicação Interna Grupo SATA – Verba para encargos de transporte da SATA Internacional (Ata nº 6/ 5 maio 2011);
- B158 Reestruturação Orgânica (Ata nº 10/4 novembro 2011);



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- B159 Contratos Combustível (Ata nº6/ 4 abril 2012);
- B160 Emissão de papel comercial (Ata nº 15/ 29 outubro 2012);
- B161 Não cobrança de dívidas anteriores a 20125 à RAM (Ata nº 19/ 20 setembro 2013);
- B162 Memorando *Accountability Managemmt* da SATA Internacional (Ata nº 3/ 20 janeiro 2014);
- B163 Proposta contratual para adjudicação do Plano Estratégico (Ata nº 7/ 20 fevereiro 2014);
- B164 Relatório final do processo de fornecimento de fuel para os aeroportos onde a SATA Internacional opera (Ata nº 9/ 10 março 2014);
- B165 Regulamento e funcionamento do Conselho de Administração (Ata nº 15/ 22 maio 2014);
- B166 Compromisso de entendimento com a Plataforma de Sindicatos (Ata nº 18/22 julho 2014);
- B167 Balanço e demonstração de resultados do 1º semestre (Ata nº 19/ 5 agosto 2014);
- B168 Protocolo SATA Imagine/ AMRAA (Ata nº 19/ 5 agosto 2014); pp.;
- B169 Atualização das tarifas Continente/ Açores e América do Norte/ Açores (Ata nº 30/ 17 dezembro 2014);
- B170 Proposta renovação site da SATA;
- B171 Estudo viabilidade centro de treinos em Santa Maria;
- B172 Proposta auditoria Grupo SATA 2014 com a *Price Waterhouse Coopers* para auditoria (Ata nº 18/ 22 julho 2014);
- B173 Plano Desenvolvimento Estratégico do Grupo SATA 2015-2020, de dezembro 2014;
- B174 Comunicação interna da SATA de 28 de abril de 2011;
- B175 Informação sobre emprego e condições de trabalho – SATA Air Açores 2014;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- B176 Informação sobre emprego e condições de trabalho – SATA SGA 2014;
Informação sobre emprego e condições de trabalho – SATA Internacional
2014;
- B177 Carta-conforto do Governo Regional dos Açores ao Grupo SATA;
- B178 Lista de aposentações referente ao Fundo de Pensões do Grupo SATA;
- B179 Relatório trimestral da *Price Waterhouse Coopers* de execução do *Business Plan* do Grupo SATA;
- B180 Estudo/ relatório da *Price Waterhouse Coopers* de análise às contas do Grupo
SATA, concluído a 31 de dezembro 2013;
- B181 Estudo do *Boston Consulting Group* para o Grupo SATA, abril 2014;
- B182 Estudo da *Aviado Partners* para o Grupo SATA;
- B183 Estudo da *Lufhtansa* para o Grupo SATA;
- B184 Pareceres jurídicos, internos e externos, que consideraram ilegal o acordam
feitos com a TAP em 2013;
- B185 Carta da Sra. Dra. Isabel Barata enviada em 2013 à Sra. Secretária de Estado
do Tesouro de então;
- B186 Estudos/relatórios internos da SATA relativos às rotas da Europa, que tenham
sido feitos com o intuito de monitorizar a operação;
- B187 Documentos, nomeadamente *emails* do Gabinete de Relações Laborais;
- B188 Estudo da empresa SABRE sobre a frota da SATA Internacional;
- B189 Fotos do hangar da Terceira;
- B190 Plano Estratégico da SATA Air Açores realizado pela *LCB Consultants*;
- B191 Ata da reunião do meeting de segurança de voo, do dia 3 de setembro de
2013. Assunto: Apresentação *Company Monitor Report* jan/jun 2013;
- B192 Ata da reunião do meeting de segurança de voo, do dia 8 de novembro 2013.
Assunto: Comité de segurança;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- B193 Ata da reunião do meeting de segurança de voo, do dia 12 de setembro 2013.
Assunto: *Company Monitor Report* – 1º semestre de 2013;
- B194 Ata da reunião do meeting de segurança de voo, do dia 25 de outubro de 2013. Assunto: Recurso para o FMD: sistema e pessoas;
- B195 Resposta do Grupo SATA solicitada pela Comissão relativa a custos dos estudos feitos pela *Aviado* e *Lufthansa*. Valor das dívidas da SATA a 31 de dezembro de 2013 à ANA, NAV e TAP;
- B196 Resposta Grupo SATA à Comissão relativa à campanha “Açores em Família: Crianças Grátis”. Esclarecimento sobre a previsão de redução de pessoal de *back office*, e justificação das decisões de abertura ou/de manutenção de rotas aéreas;
- B197 Ofício da Direção de Operações de Voo da SATA a solicitar a prorrogação das verificações em linha de alguns pilotos, de 20 de fevereiro de 2013;
- B198 Ofício da Direção de Operações de Voo da SATA a solicitar a prorrogação das verificações em linha de alguns pilotos, de 1 de março de 2013;
- B199 Resposta da ANAC, ao pedido de prorrogação, apresentado pela SATA, relativamente à realização das verificações em linha;
- B200 Requerimento apresentado por um grupo de pilotos da SATA relativamente à verificação em linha;
- B201 Resposta do então INAC, I. P. ao requerimento referido na alínea anterior;
- B202 Memorando – enquadramento sobre o desempenho económico e operacional, relativo ao primeiro trimestre 2015 SATA Internacional e SATA Air Açores;
- B203 Análise Plano Negócios SATA – Sociedade de transportes Aéreos, SGPS, SA – Análise Plano Negócios 2015-2020 PWC, 28 setembro 2015;
- B204 Assessoria Financeira PWC – Transporte Aéreo, dezembro 2013;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

- B205 Carta da PWC à SATA – Sociedade Transportes Aéreos, SGPS, SA. 25 junho 2015;
- B206 Carta do Sr. José Carlos Laia Roque ao presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA, Dr. André Bradford, 6 de outubro 2015;
- B207 Carta do presidente do Conselho Administração Grupo SATA, Dr. Luís Parreirão dirigida ao presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA, Dr. André Bradford, 7 maio de 2015;
- B208 Carta comandante Miguel Sancho para esclarecimento das declarações à Comunicação Social, dia 12 de outubro de 2015;
- B209 Carta presidente Conselho de Administração, Dr. Luís Parreirão, dirigida ao presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito do Grupo SATA. Assunto: Declarações do Comandante da SATA Luís Miguel Sancho, 13 de outubro de 2015;
- B210 Mensagem de correio eletrónico enviado por João Melo para António de Menezes e Isabel Barata, no, com o assunto: LOE 2013, dia 15 de março 2013;
- B211 Mensagem de correspondência eletrónica enviada por João Melo para António de Menezes e Isabel Barata, com o assunto: Ofício SE AP/ SEOPTC sobre o “Principio de Acordo” ente o CA TAP e organizações sindicais, do dia 19 de março 2013;
- B212 Respostas solicitadas pela Comissão Parlamentar de Inquérito ao grupo SATA ao ex-presidente do Governo Regional dos Açores Senhor Carlos César;
- B213 Autorização de utilização de frases proferidas pelo Dr. João Melo aquando da sua audição em Comissão, com o propósito de as incluírem no Relatório Final da Comissão;
- B214 Autorização de utilização de frases proferidas pelo Dr. José Roque aquando da sua audição em Comissão, com o propósito de as incluírem no Relatório Final da Comissão;



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

B215 Relatório Integrado 2014 - Desempenho Financeiro, Social e Ambiental Consolidado do Grupo SATA

https://www.SATA.pt/sites/default/files/RI_SATA_Consolidado_2014_PWC150507_v7_16out2015_net.pdf;

B216 Projeto de Resolução do CDS-PP -112/X: Resolve recomendar ao Governo Regional dos Açores que, na qualidade de único acionista, desenvolva as diligências de sua competência no sentido da SATA Internacional/AZORES AIRLINES transferir a sua base operacional para a ilha Terceira;

http://base.alra.pt:82/4DACTION/w_pesquisa_registro/3/2594;

B217 Serviço Regional de Estatística dos Açores

<http://estatistica.azores.gov.pt/>;

B218 Instituto Nacional de Estatística (<https://www.ine.pt>);

B219 Transcrições das reuniões públicas mas sem inquirições.



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

ANEXO C

AO RELATÓRIO A QUE SE REFERE O Nº 9 DO DESPACHO DA PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES Nº 230/2015 DE 28 DE JANEIRO – COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AO GRUPO SATA –

Os documentos deste anexo constituem o arquivo confidencial da comissão.

Integram-no:

C1 – A carta da Procuradoria Geral da República em resposta ao ofício de Sua Excelência a Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma a informar qual o objeto da comissão;

C2 - As inquirições não públicas do Dr. João Melo e do Eng.º José Roque.



Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores Comissão Parlamentar de Inquérito ao Grupo SATA

Ponta Delgada, 28 de dezembro de 2015

A Relatora

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Furtado', with a large, stylized initial 'C'.

Catarina Moniz Furtado

O presente relatório foi aprovado por maioria.

O Presidente,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'André Bradford', with a large, stylized initial 'A'.

André Jorge Dionísio Bradford