



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
GOVERNO REGIONAL
Secretaria Regional de Assuntos Parlamentares e Comunidades

Correio eletrónico:

rvieira@alra.pt; arquivo@alra.pt

C/c:

tmelo@alra.pt; lvargas@alra.pt

Sua Excelência

O Presidente da Assembleia Legislativa da
Região Autónoma dos Açores

Assembleia Legislativa da Região Autónoma
dos Açores
Rua Marcelino Lima
9901- 858 HORTA

S/ Ref.	S/ Data	N/ Ref.	Data
S/809/2025	06/03/2025	SAI-GSRAPC/2025/139	Ponta Delgada,
Proc.º 54.02.00/82/XIII		00.012.004.002	29 de março de 2025

ASSUNTO: REQUERIMENTO N.º 299/XIII (PS) – “ESTUDO SOBRE AVALIAÇÃO DE NOVO REEQUILIBRO FINANCEIRO DA SATA NO VALOR DE 31,4 MILHÕES DE EUROS”

Em resposta ao requerimento mencionado em epígrafe, subscrito pelos Senhores e Senhoras Deputado(a)s Carlos Silva, Andreia Cardoso, José Eduardo, e Marta Matos, do Grupo Parlamentar do Partido Socialista, sem prescindir quanto ao teor dos considerandos, e pela mesma ordem das perguntas, somos a informar o seguinte:

“1. Cópia do estudo encomendado pelo Governo Regional a uma entidade independente para calcular os prejuízos imputados à SATA Air Açores pela realização de voos não previstos no decurso do terceiro ano da concessão do serviço público de transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores.”

Junta-se em anexo o estudo solicitado.



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
GOVERNO REGIONAL
Secretaria Regional de Assuntos Parlamentares e Comunidades

“2. A operação em causa foi comunicada à Comissão Europeia no âmbito do Plano de Reestruturação do Grupo SATA? Se sim, solicita-se cópia da comunicação.”

O pagamento do equilíbrio financeiro decorre da execução do contrato das OSP aéreas interilhas, celebrado entre a SATA Air Açores e o Governo Regional, não existindo obrigação legal de proceder a qualquer comunicação à Comissão Europeia.

Com os melhores cumprimentos,

O Secretário Regional dos Assuntos Parlamentares e Comunidades

Paulo Jorge Abraços Estêvão

ANEXO: O mencionado.

S.A./E.G.



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
GOVERNO REGIONAL
Secretaria Regional de Assuntos Parlamentares e Comunidades

ANÁLISE AO RELATÓRIO DE EXECUÇÃO FINANCEIRA

Relatório preliminar

**Contrato de concessão do serviço de transporte
aéreo regular no interior da RAA 2021-2026**

3º ano de exploração

Novembro de 2023 a outubro de 2024

 **fundo de maneio**

FICHA TÉCNICA



fundo de maneio

Fundo de Maneio – Consultoria, Recursos Humanos e Investimentos, Lda.

Rua Bento José Morais, n.º 23 – 3.º Sul

9500-772 Ponta Delgada

www.fundodemaneyio.com

fm@fundodemaneyio.com

Tlf: 296 654 047

JANEIRO | 2025



SUMÁRIO EXECUTIVO

O presente documento refere-se à análise preliminar ao Relatório de Execução Financeira relativo ao 3º ano da concessão do serviço de transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores, correspondente ao período entre novembro de 2023 e outubro de 2024.

De acordo com os exames efetuados, o valor de défice de exploração apresentado pela Concessionária estava de acordo com os registos contabilísticos remetidos. Durante a análise *high level*, não foram encontradas diferenças materialmente relevantes entre os balancetes contabilísticos mensais e os Anexos I e II do Relatório de Execução Financeira.

O Contrato prevê uma compensação financeira que corresponde ao défice de exploração efetivamente incorrido em cada ano de exploração, acrescido de remuneração de capital. Tem um valor máximo de 28.000.620 € para o 3º ano de exploração, conforme Proposta da Concessionária. Também está previsto o direito à reposição de equilíbrio financeiro quando verificadas determinadas alterações anormais e imprevisíveis e/ou modificações unilaterais ao Contrato. A Concessionária solicitou um valor de compensação financeira de 59.936.098 €, apresentando um défice de exploração de 58.938.238 € e remuneração de capital de 997.860 €.

O valor de compensação financeira solicitada pela Concessionária inclui reposição de equilíbrio financeiro no montante de 31.935.478 € devido à existência de modificações unilaterais e alterações anormais e imprevisíveis ao Contrato, que resultou num défice de exploração superior ao previsto na Proposta. Referem-se à realização de voos adicionais face ao previsto, à alocação de aeronaves adicionais, ao incremento do preço dos combustíveis e ao incremento das taxas aeroportuárias.

No nosso entendimento, encontra-se justificado o défice de exploração de 58.464.480 €. Os ajustamentos efetuados devem-se:

1. às rendas referentes à aeronave em regime de locação operacional;
2. ao défice gerado por voos realizados em rotas não sujeitas a Obrigações de Serviço Público nem previstas no Caderno de Encargos; e,
3. ao défice gerado por voos adicionais realizados em rotas sujeitas a Obrigações de Serviço Público, mas sem evidência de solicitação formal para a sua realização, para efeitos de reposição de equilíbrio financeiro.

Conforme melhor entendimento da Concedente, poderá a compensação financeira ascender a **59.462.340 €**, caso entenda que não deve a remuneração de capital incidir sobre os gastos que concorrem para a reposição de equilíbrio financeiro, ou ascender a **64.382.495 €**, caso entenda que deve a remuneração de capital incidir sobre todos gastos de exploração, incluindo os que concorrem para a reposição de equilíbrio financeiro. Comparativamente ao valor solicitado pela Concessionária, há uma diminuição de 473.758 € ou um aumento de 4.446.397 €, conforme o respetivo caso.



ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	5
2. DESEMPENHO DA CONCESSIONÁRIA	6
3. VERIFICAÇÃO DAS DESPESAS ENVOLVIDAS NO DÉFICE DE EXPLORAÇÃO	10
3.1. CRITÉRIOS CONTABILÍSTICOS E IMPUTAÇÕES	11
3.2. DÉFICE DE EXPLORAÇÃO	12
4. MODIFICAÇÕES UNILATERAIS E ALTERAÇÕES ANORMAIS E IMPREVISÍVEIS	19
4.1. VOOS ADICIONAIS	20
4.2. ALOCAÇÃO DE AERONAVES ADICIONAIS	24
4.3. ENCAMINHAMENTOS GRATUITOS	25
4.4. PREÇO MÉDIO DE COMBUSTÍVEIS E TAXAS AEROPORTUÁRIAS	26
5. REPOSIÇÃO DE EQUILÍBRIO FINANCEIRO	28
5.1. AERONAVE ADICIONAL	28
5.2. VOOS ADICIONAIS	30
5.3. PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS E TAXAS AEROPORTUÁRIAS	32
5.4. APURAMENTO DO VALOR PARA REPOSIÇÃO DE EQUILÍBRIO FINANCEIRO	32
6. ENQUADRAMENTO NO CONCEITO DE COMPENSAÇÃO EXCESSIVA	36
7. RECOMENDAÇÕES	38
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS	40
9. DOCUMENTAÇÃO DE REFERÊNCIA	41
10. ANEXOS	42



1. INTRODUÇÃO

O atual Contrato plurianual de concessão do serviço público de transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores iniciou-se a 1 de novembro de 2021, tendo a duração de 5 anos. O Contrato prevê a exploração das 15 rotas interilhas sujeitas a Obrigações de Serviço Público enunciadas na Comunicação da Comissão através de nota informativa n.º 2020/C 29/08.

De acordo com a Cláusula 25.ª do Caderno de Encargos, o valor de compensação financeira a pagar anualmente à Concessionária corresponde ao défice de exploração efetivo, acrescido das rendas pagas em regime de locação operacional e remuneração de capital, não podendo este valor ser superior ao valor previsto na Proposta para o ano em apreço. Para o efeito, a Concessionária deve elaborar um relatório pormenorizado de execução, com informação detalhada sobre a metodologia e as imputações realizadas neste âmbito.

Adicionalmente, a Cláusula 26.ª estabelece que a Concessionária tem direito a reposição do equilíbrio financeiro caso se verifique uma modificação unilateral do Contrato ou das Obrigações de Serviço Público, que resulte num significativo aumento dos custos ou diminuição das receitas, ou se ocorrer alteração anormal e imprevisível das condições em que se baseou o Contrato, resultando num aumento significativo dos custos. No n.º 2 desta Cláusula são enumerados os casos que se afiguram como alterações anormais e imprevisíveis das condições em que se baseou o Contrato.

No Relatório de Execução Financeira referente ao 3º ano de exploração do Contrato, a Concessionária solicitou uma compensação financeira de 59.936.098 €, resultado da soma entre o défice de exploração real apurado pela Concessionária de 58.938.238 € e a remuneração de capital de 997.860 €. Este valor é superior ao valor de compensação financeira previsto na Proposta adjudicada para este ano (28.000.620 €). A Concessionária solicita, assim, reposição de equilíbrio financeiro no valor de 31.935.478 €.

O presente trabalho tem como objetivo examinar o Relatório de Execução Financeira elaborado pela Concessionária, verificando a adequação da compensação financeira com os balancetes contabilísticos, com os termos da Proposta, com o Caderno de Encargos e com o Contrato celebrado entre as partes. Este é um relatório de carácter preliminar, ficando por averiguar a adequação dos valores contabilísticos com os Relatórios e Contas auditados e aprovados.

O relatório está estruturado da seguinte forma: após esta Introdução é apresentado, no Capítulo 2, o desempenho da Concessionária para o período em análise; no Capítulo 3 procede-se a um conjunto de validações das despesas efetivamente envolvidas no défice de exploração; no Capítulo 4 são verificadas as modificações unilaterais e as alterações anormais e imprevisíveis ao Contrato; no Capítulo 5 procede-se à validação do valor de reposição de equilíbrio financeiro; no Capítulo 6 apresenta-se o conceito e enquadramento de compensação financeira excessiva; e no Capítulo 7 apresentam-se recomendações e sugestões sobre o apuramento e validação das despesas envolvidas no défice de exploração e na reposição de equilíbrio financeiro. Por fim, são apresentadas as considerações finais, a documentação de referência e os anexos.



2. DESEMPENHO DA CONCESSIONÁRIA

No período a que respeita o Contrato (1 de novembro de 2023 a 31 de outubro de 2024), a atividade de transporte aéreo da SATA Air Açores ocorreu maioritariamente no interior da Região Autónoma dos Açores, operando marginalmente fora da Região através de voos *charter*, semelhante ao que ocorrera nos anos anteriores.

A frota da SATA Air Açores é composta por 2 Bombardier Q200 e 4 Bombardier Q400, sendo que, no âmbito do atual Contrato de Concessão, foi prevista a afetação de 2 Bombardier Q200 e 2,5 Bombardier Q400.

No decorrer da exploração, a Concessionária afetou 3,5 aeronaves Bombardier Q400 da sua frota existente durante todo o 3º ano de exploração. Adicionalmente, recorreu a 1 aeronave Bombardier Q400 em regime de locação operacional pelo período de 7 meses, tal como aconteceu no 2º ano de exploração, e uma aeronave em regime ACMI devido a constrangimentos operacionais da frota.

No período em apreço, foram realizados 19.601 voos pela Concessionária, 24,1% dos quais realizados pela aeronave Bombardier Q200, 72,2% realizados pela aeronave Bombardier Q400 e 3,7% realizados pela aeronave em regime ACMI, conforme Tabela 1. Representa um aumento de 3,0% face ao número de voos realizados no período homologado anterior.

Do total de voos realizados, 97,47% são referentes à operação interilhas na Região Autónoma dos Açores, 2,49% dizem respeito a operações de voos fora da Região Autónoma dos Açores e 0,03% dizem respeito a operações *charter* pontuais.

Do total de *blockhours*, 92,9% referem-se a voos interilhas, 7,0% a voos fora da Região Autónoma dos Açores e 0,1% a voos *charter* pontuais.

Tabela 1. Número de voos e de *blockhours* realizados durante o 3º ano do Contrato

Frota	Voos realizados			<i>Blockhours</i>		
	RAA	Fora RAA	Outros	RAA	Fora RAA	Outros
Bombardier Q200	4 716	-	2	3 646	-	2
Bombardier Q400	13 665	489	4	9 516	1 037	8
ACMI	725	-	-	518	-	-
Subtotal	19 106	489	6	13 679	1 037	10
TOTAL	19 601			14 726		

Fonte: SATA Air Açores

Relativamente à operação interilhas, a SATA Air Açores, S.A. transportou 1.001.766 passageiros durante o 3º ano da concessão, 13,0% dos quais foram transportados no Bombardier Q200 e 87,0% transportados no Bombardier Q400. Para além do maior número de voos realizados, o Bombardier Q400 tem maior capacidade de transporte de passageiros e foram afetadas mais aeronaves Bombardier Q400 do que a aeronave



Bombardier Q200. Pela primeira vez, foi ultrapassada a barreira de um milhão de passageiros transportados nesta operação.

O *load factor* cifrou-se em 76,7%, tal como demonstra a Tabela 2, valor superior ao registado no anterior período homologado (74,2%). O *load factor* foi superior na aeronave em regime ACMI, cifrando-se nos 80,3%. Por sua vez, registou-se um *load factor* de 79,4% no Bombardier Q200 e de 76,1% no Bombardier Q400.

Tabela 2. Lugares utilizados e *load factor* nos voos realizados no interior da Região Autónoma dos Açores no 3º ano do Contrato

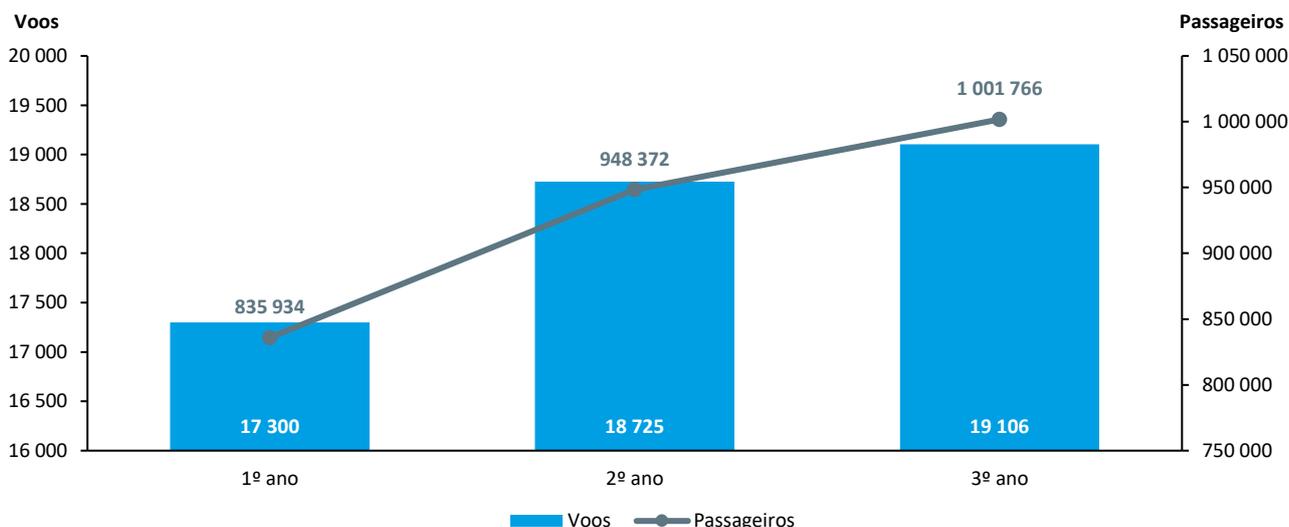
Frota	Lugares utilizados	Load factor
Bombardier Q200	130 304	79,4%
Bombardier Q400	824 822	76,1%
ACMI	46 640	80,3%
TOTAL	1 001 766	76,7%

Fonte: SATA Air Açores

O número de passageiros transportados registou um aumento de 5,6% quando comparado com o período homologado anterior (i.e. o 2º ano do atual Contrato de Concessão), conforme se verifica no Gráfico 1. É notório o contínuo crescimento da mobilidade entre as 9 ilhas do arquipélago.

Adicionalmente, importa salientar a criação da Tarifa Açores em 2021, através da Resolução do Conselho do Governo n.º 134/2021, de 31 de maio, um subsídio em benefício do passageiro residente na Região Autónoma dos Açores para promoção da mobilidade interilhas, que visa a promoção da coesão social e territorial da Região. A Tarifa Açores manteve-se em vigor em 2023 e em 2024, através da Resolução do Conselho do Governo n.º 22/2023, de 9 de fevereiro, e da Resolução do Conselho do Governo n.º 107/2024, de 29 de julho.

Gráfico 1. Comparação do número de voos e lugares utilizados nos voos no interior da Região Autónoma dos Açores com os anos anteriores da Concessão



Fonte: SATA Air Açores



No interior da Região Autónoma dos Açores, a Concessionária explorou as rotas sujeitas a Obrigações de Serviço Público (definidas no Caderno de Encargos), para além de rotas não sujeitas a Obrigações de Serviço Público e outras rotas pontuais e excecionais relacionadas com a reposição de voos e/ou alteração do itinerário previsto das rotas de obrigação de serviço público devido a condições meteorológicas e outros constrangimentos operacionais.

De acordo com os dados da Tabela 3, das rotas sujeitas a Obrigações de Serviço Público, Ponta Delgada-Terceira-Ponta Delgada foi a que registou maior número de voos realizados (4.318) e maior número de lugares utilizados (258.750). A rota com maior *load factor* foi Ponta Delgada-Pico-Ponta Delgada (85,3%). Em sentido contrário, Ponta Delgada-Corvo-Ponta Delgada foi a que registou menor número de voos realizados (91) e a que registou menor número de lugares utilizados face aos disponíveis, assinalando o *load factor* mais baixo (56,1%).

Tabela 3. Número de voos realizados, número de lugares utilizados e *load factor* no 3º ano do Contrato, por rota

Rota	Voos	Passageiros	<i>Load factor</i>
PDL/SMA/PDL	2 161	105 777	75,5%
PDL/TER/PDL	4 318	258 750	80,9%
PDL/HOR/PDL	2 125	111 674	81,5%
PDL/PIX/PDL	1 841	110 181	85,3%
PDL/SJZ/PDL	757	37 666	71,1%
PDL/FLW/PDL	788	48 468	85,0%
PDL/GRW/PDL	373	10 403	70,0%
PDL/CVU/PDL	91	1 235	56,1%
TER/GRW/TER	1 340	60 907	66,4%
TER/SJZ/TER	1 110	67 510	78,2%
TER/PIX/TER	1 060	59 469	73,2%
TER/HOR/TER	1 228	60 734	67,5%
TER/FLW/TER	341	18 073	71,1%
HOR/FLW/HOR	785	39 644	71,4%
HOR/CVU/HOR	505	8 207	63,5%
Outras ¹	283	3 068	35,0%
TOTAL	19 106	1 001 766	76,7%

¹ Rotas não abrangida pelo objeto do Caderno de Encargos e operações pontuais e excecionais relacionadas com a reposição de voos e/ou alteração do itinerário previsto das rotas de obrigação de serviço público devido a condições meteorológicas e outros constrangimentos operacionais.

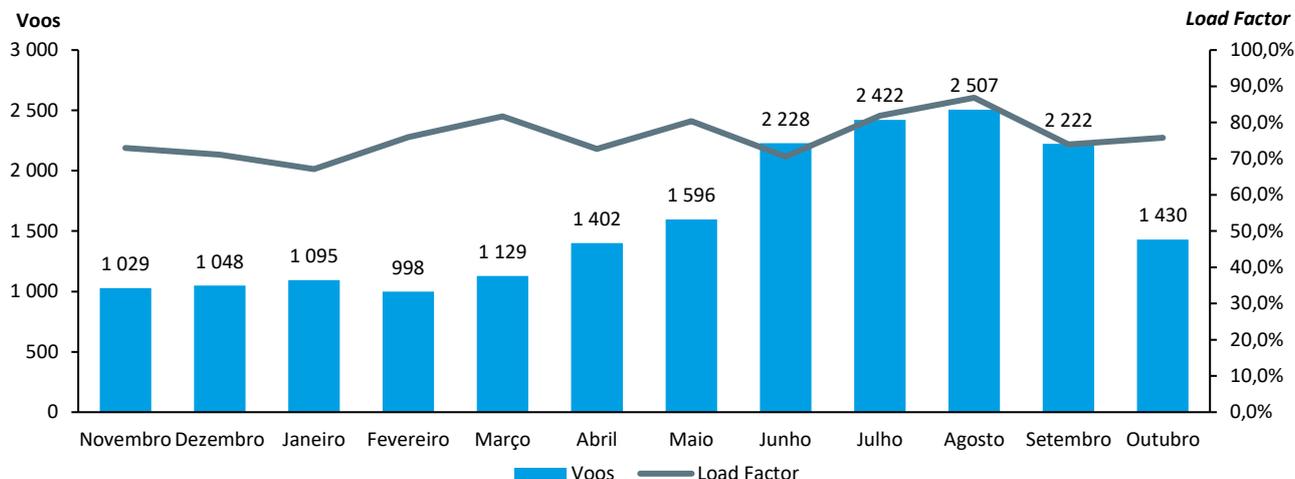
Fonte: SATA Air Açores

A atividade da SATA Air Açores tem cariz marcadamente sazonal, em virtude das características da atividade turística na Região Autónoma dos Açores. O período com maior número de voos e lugares utilizados corresponde aos meses da estação Verão IATA. O mês de agosto registou o maior número de voos realizados (2.507) e o *load factor* mais elevado (86,8%), conforme visível no Gráfico 2. Em sentido contrário, o mês de



fevereiro registou o menor número de voos realizados (998) e o *load factor* mais baixo foi registado no mês de janeiro (67,1%).

Gráfico 2. Número de voos realizados e *load factor* dos voos realizados pela SATA Air Açores, por mês, no 3º ano do Contrato



Fonte: SATA Air Açores

De acordo com o Relatório de Execução Financeira do 3º ano de exploração, os gastos de exploração referentes ao transporte aéreo no interior da Região Autónoma dos Açores (incluindo a auto-assistência) representaram 73,9% dos gastos de exploração totais. As vendas e prestações de serviço resultantes da atividade no interior da Região Autónoma dos Açores representaram 56,4% do total de vendas e prestações de serviço da SATA Air Açores. A Concessionária apurou um défice de exploração nesta atividade de 58.938.238 €, valor superior ao previsto em sede de Proposta.

Relativamente à área de negócio do transporte aéreo fora da Região Autónoma dos Açores, foi apurado um resultado de exploração de -2.825.279 €, pelo que a operação foi deficitária. A área de negócio de *handling* (com exclusão dos gastos imputados à autoassistência) apresentou um resultado de exploração positivo na ordem de 300 mil euros.

Tabela 4. Resultado de exploração das diferentes áreas de negócio da SATA Air Açores no 3º ano do Contrato

Tipologia	RAA	FORA RAA	Handling
Vendas e prestações de serviços	43 625 812	1 774 530	31 896 833
Gastos de exploração	102 564 050	4 599 808	31 591 959
Resultado de exploração (não inclui subsídios à exploração)	-58 938 238	-2 825 279	304 875

Fonte: SATA Air Açores

Em termos globais, a operação da SATA Air Açores, no período que corresponde ao 3º ano da concessão, originou, segundo a Concessionária, um resultado de exploração de -61,5 milhões de euros (sem incluir o valor das rubricas “subsídio à exploração”, “outros rendimentos e ganhos” e “outros gastos e perdas”). Os resultados financeiros registaram um valor de -5,3 milhões de euros.



3. VERIFICAÇÃO DAS DESPESAS ENVOLVIDAS NO DÉFICE DE EXPLORAÇÃO

A compensação financeira a pagar pela Concedente à Concessionária pela prestação dos serviços objetos do Contrato corresponde ao défice de exploração efetivo da Concessionária, determinado *ex post*, acrescido das rendas pagas em regime de locação operacional e remuneração de capital¹. O montante de compensação financeira não poderá ser superior ao montante contratualizado, quer em termos globais, quer em termos anuais, exceto se se verificaram situações excecionais, que estão definidas no Caderno de Encargos².

Para o efeito, a Concessionária deverá remeter à Direção Regional dos Transportes Aéreos e Marítimos (DTRAM)³ um relatório pormenorizado da execução da concessão após o decurso de cada ano de concessão, com informação detalhada sobre o défice de exploração, contendo em especial a imputação dos custos de exploração, bem como os procedimentos e critérios contabilísticos utilizados, devidamente assinado pelo contabilista certificado, revisor legal de cotas e conselho de administração da Concessionária⁴.

Adicionalmente, é obrigação da Concessionária dispor de sistema de informação contabilística que permita a identificação e fundamentação dos custos e proveitos imputáveis aos serviços concessionados⁵.

Também está definido em Caderno de Encargos⁶ que cabe à Direção Regional do Orçamento e Tesouro (DROT) e à DRTAM (atual DRM), a fiscalização da atividade da Concessionária no que respeita aos aspetos económicos, financeiros e fiscais da Concessão, bem como o pronúncio, entre o mais, sobre o valor das compensações financeiras a pagar à Concessionária, tendo em conta o resultado das ações de fiscalização.

A responsabilidade da Fundo de Maneio é a de expressar uma opinião profissional e independente sobre o Relatório de Execução Financeira elaborado pela Concessionária, nomeadamente no que se refere à metodologia e às despesas envolvidas no apuramento do défice de exploração e o eventual direito de reposição do equilíbrio financeiro, de acordo com as cláusulas estipuladas no Caderno de Encargos e com os termos da Proposta e do Contrato.

Foram realizados exames aos valores registados no sistema de informação contabilística, privilegiando a substância sob a forma no âmbito dos objetivos do Contrato. Concomitantemente, foi realizada uma análise detalhada ao Relatório de Execução Financeira elaborado pela Concessionária, procedendo-se a uma apreciação à forma de apresentação dos valores e dos mapas, aos critérios contabilísticos utilizados, às justificações e provas apresentadas e à coerência e adequação com o Caderno de Encargos.

Prescindiu-se da validação documental das receitas e gastos da Concessionária, uma vez que as contas da SATA Air Açores são submetidas à revisão legal de contas. Dado que as contas de 2024 ainda não foram

¹ N.º 1 e n.º 2 da Cláusula 25.ª do Caderno de Encargos

² Cláusula 26.ª

³ Atualmente designada de Direção Regional da Mobilidade (DRM)

⁴ N.º 3 da Cláusula 25.ª do Caderno de Encargos

⁵ N.º 4 da Cláusula 24.ª do Caderno de Encargos

⁶ N.º 3 da Cláusula 24.ª



auditadas, este será um parecer de cariz preliminar, ficando sujeito a posterior revalidação após a revisão legal de contas.

3.1. CRITÉRIOS CONTABILÍSTICOS E IMPUTAÇÕES

O Relatório de Execução Financeira apresenta um conjunto de critérios que estiveram na origem do apuramento do défice de exploração da atividade objeto do Contrato. Sumariamente, estes critérios são:

- Imputação de 100% dos custos e proveitos do *Airport Ticket Office* e das *City Ticket Offices* à área de negócio do transporte aéreo e não ao *handling*, por se tratar de uma atividade comercial, embora desenvolvida pelo *handling*;
- Imputação dos gastos com recursos humanos de acordo com o tempo alocado e número de colaboradores afetos às duas áreas de negócio (transporte aéreo e *handling*) nas escalas onde há partilha de recursos humanos;
- Foi imputado o gasto com 4,1 aeronaves Q400 (sendo que 0,6 refere-se a uma aeronave em regime de locação operacional) e 2 aeronaves Q200. Na Proposta estava prevista a alocação de apenas 2,5 aeronaves Q400 e 2 aeronaves Q200.
- Não foram imputados os gastos com pessoal das tripulações e os seguros da frota referentes às aeronaves não consideradas para efeito de défice de exploração;
- Não foram imputados os gastos de manutenção afeta à operação fora da operação interilhas de acordo com o número de horas afetas a esta operação. São também excluídos os custos dos TMA's afetos à quota parte das aeronaves não alocada, de acordo com o custo médio por TMA;
- Foi imputado o custo com a manutenção da aeronave em regime de locação operacional, na proporção da sua afetação à operação interilhas;
- Não foram consideradas as receitas provenientes da operação no Funchal em regime ACMI para a SATA Internacional;
- As receitas e gastos da unidade de *handling* da SATA Air Açores são apurados autonomamente e compreendem a atividade de auto-assistência e a assistência a terceiros. Para a imputação dos gastos referentes à auto-assistência na operação dentro da Região Autónoma dos Açores, é apurado o gasto unitário de cada assistência de acordo com o gasto total anual de cada escala, o número de colaboradores e o tempo necessário;
- Os gastos com os serviços de estrutura são imputados ao negócio do transporte aéreo e ao negócio do *handling* de acordo com a estimativa de tempo consumido para cada um dos negócios. Exceção feita aos gastos da Direção de Operações Terrestres, Direção Geral de Operações e respetivas



assessorias, da Direção Geral Comercial e do *Contact Center*, que são imputados a 100% ao negócio do transporte aéreo, e da Direção Geral de Handling, imputado a 100% ao negócio do *handling*; e,

- São imputadas as variações patrimoniais referentes ao Fundo de Pensões, a título de gastos com complemento de reforma e invalidez.

No nosso entendimento, os critérios e as imputações efetuados às diferentes áreas de negócio são justificados tendo em conta as diferentes atividades da Concessionária.

Numa análise *high level* ao Anexo II do Relatório de Execução Financeira, não foram encontradas inconformidades com os critérios e imputações acima mencionados, o que permite dar uma boa segurança sobre a integridade material da informação apresentada.

No subcapítulo seguinte proceder-se-á à avaliação do enquadramento das despesas imputadas à área de negócio do transporte aéreo dentro da Região Autónoma dos Açores de acordo com o clausulado do Caderno de Encargos.

3.2. DÉFICE DE EXPLORAÇÃO

O Anexo II do Relatório de Execução Financeira encontra-se dividido por área de negócio: transporte aéreo dentro da Região Autónoma dos Açores, transporte fora da Região Autónoma dos Açores e *handling*. As várias receitas e gastos da Concessionária são afetas a estas três atividades. As afetações são resultado dos critérios contabilísticos mencionados no Subcapítulo 3.1.

O défice de exploração, cifrado pela Concessionária em 58.938.238 €, resulta da diferença entre as receitas de exploração e as despesas de exploração imputadas à atividade de transporte aéreo dentro da Região Autónoma dos Açores. Não foram imputados rendimentos e gastos financeiros, em conformidade com o Caderno de Encargos, assim como outros rendimentos e gastos correntes não relacionados com a exploração da atividade aérea e os subsídios de exploração recebidos. Exceção feita aos gastos financeiros referentes a juros e diferenças cambiais das rendas pagas da operação de locação operacional, conforme previsto no Caderno de Encargos.

É necessário proceder a um conjunto de exames que permita validar as despesas envolvidas no défice de exploração. Para o efeito, foram solicitados à Concessionária os balancetes contabilísticos mensais de janeiro de 2023 a dezembro de 2024, tendo sido remetidos os balancetes apenas até outubro de 2024.

Foi confrontada a informação registada nos balancetes contabilístico com a informação presente nos Anexos I e II do Relatório de Execução Financeira. Não foram encontradas diferenças materialmente relevantes, o que permitiu assegurar, com um relativo grau de confiança, a integridade da informação financeira presente no Relatório de Execução Financeira. Neste relatório de cariz preliminar, não foi possível confrontar a informação do acumulado dos balancetes de cada ano com a informação presente nos Relatórios e Contas, por ainda não ter sido auditado e aprovado o Relatório e Contas de 2024.



A Concessionária imputa, conforme verificável pelo Anexo II do Relatório de Execução Financeira, as variações patrimoniais incorridas na conta 5991 “Outras variações Capital Próprio”. Estas variações patrimoniais referem-se a despesas incorridas com o fundo de pensões e que, anteriormente, eram expressos na subclasse 63, tal como esclarecido pela Concessionária em anteriores análises da mesma natureza. Encontra-se justificada a imputação desta variação patrimonial, por já ter sido aprovada em anteriores contratos. Tal como referido anteriormente, a avaliação realizada privilegia a substância sob a forma.

No que concerne à operação em regime de locação operacional, a Concessionária também imputa valores constantes na conta de balanço 281296 “Dife._Gast.a reconh_Leasing_Dash8 Q400 (CS-TSE)”, referentes às rendas pagas pelo leasing da aeronave Q400 adicional. Conforme já esclarecido pela Concessionária em anteriores verificações:

“A conta 2812 é uma conta de passagem onde se registam as faturas das rendas, sendo depois este valor transferido para a conta 279 (passivo com obrigações contratuais) (...)”

Fonte: Comunicações via correio eletrónico entre a Fundo de Maneio e a Concessionária

O Caderno de Encargos prevê que a compensação financeira também suporte as rendas pagas em regime de locação operacional⁷. Tal como já defendido em anteriores verificações, a imputação do valor das rendas pagas encontra-se justificada, uma vez que o contrato de leasing assume características que se poderão enquadrar na definição de locação operacional. A Concessionária não imputou as depreciações desta aeronave no défice de exploração, evitando a duplicação de custos. A Concessionária imputou o valor de 555.342 €, que corresponde a 7/12 do valor total das rendas pagas entre novembro de 2023 e outubro de 2024. Não obstante, é nosso entendimento que a imputação das rendas deve ser efetuada com base no princípio da especialização, imputando as rendas de acordo com o período a que dizem respeito. De acordo com a informação remetida pela Concessionária, o valor das rendas referente ao período de abril a outubro de 2024 ascende a 557.464 €.

No que concerne às despesas de manutenção intercalares e final, tal como defendido em anteriores verificações, a imputação ao Contrato deverá ser efetuada no momento do uso económico efetivo dos ativos (i.e., são registados como gastos do exercício, conforme normativo contabilístico), e não no momento do pagamento. Note-se que a Concessionária efetua pagamentos a título de reservas de manutenção de acordo com as horas de voo realizadas. Conforme previsto no Caderno de Encargos⁸, apenas concorrem para o apuramento da compensação financeira os proveitos e custos incorridos na exploração do serviço, aos quais só poderão ser adicionadas as rendas pagas pelos contratos de locação operacional.

Assim, tendo a Concessionária imputado apenas as depreciações das manutenções (já realizadas e a realizar no fim do contrato), consideramos que as imputações registadas nas contas 64713 e 64714 encontram-se

⁷ Alínea b) do n.º 2 da Cláusula 25.^a

⁸ Alínea a) do n.º 2 da Cláusula 25.^a



justificadas. A Concessionária imputou apenas 7/12 avos da despesa registada nestas contas, uma vez que a aeronave em regime de locação operacional apenas esteve a operar no âmbito do Contrato entre abril e outubro de 2024.

Na Tabela 5, encontram-se as correções efetuadas às imputações dos gastos e rendas da operação em regime de locação operacional, verificando-se um aumento de 2.122 € no valor a imputar.

Tabela 5. Valores imputados e corrigidos da operação de locação operacional à atividade de transporte aéreo no interior da Região Autónoma dos Açores (€)

Rúbrica	Imputado	Corrigido	Diferença
Rendas pagas	555 342	557 464	+2 122
Depr. redelivery	23 327	23 327	0
Depr. manutenção	38 978	38 978	0
Total	617 647	619 769	+2 122

Fonte: Relatório de Execução Financeira, balancetes e informação prestada pela Concessionária

Caso mais nenhum ajustamento tivesse lugar, o défice de exploração passaria a ser 58.940.360 €, sem incluir a componente de remuneração de capital.

Ainda no âmbito da verificação das despesas envolvidas no défice de exploração, tal como aconteceu no período homologado anterior, observou-se que a Concessionária explorou rotas adicionais para além daquelas sujeitas a Obrigações de Serviço Público e que constam no objeto do Contrato⁹, as quais se encontram registada em rúbrica denominada “Açores Ad-hoc”.

Tal como já referido pela Fundo de Maneio em anteriores verificações referentes ao atual Contrato, é nosso entendimento que a realização de voos regulares na rota Flores-Corvo-Flores não pode ser enquadrada no âmbito do Contrato, uma vez que se trata de uma rota não sujeita a Obrigações de Serviço Público nem prevista no objeto do Contrato, pelo que o défice gerado pelos voos nesta rota adicional não deve ser alvo de compensação financeira. Salvo melhor entendimento, este enquadramento só seria possível através de uma alteração das Obrigações de Serviço Público, formalizando uma modificação unilateral ao Contrato por parte da Concedente prevista no Caderno de Encargos¹⁰.

Foram também realizados voos a operações pontuais e excecionais relacionadas com a reposição de voos e/ou alteração do itinerário previsto das rotas de Obrigação de Serviço Público devido a condições meteorológicas e outros constrangimentos operacionais. Como tem sido entendimento em anteriores análises desta natureza, está justificada a realização desses voos pela necessidade de cumprir as obrigações perante os utilizadores em situações adversas no decorrer da exploração da Concessão.

Para corrigir o défice de exploração, recorreu-se à mesma metodologia que tem sido utilizada pela Fundo de Maneio em análises desta natureza.

⁹ Cláusula 7.ª do Caderno de Encargos

¹⁰ Alínea a) do n.º 1 da Cláusula 26.ª



De acordo com os dados remetidos pela Concessionária, foram realizados 249 voos na rota Flores-Corvo-Flores na aeronave Q200 (ver Tabela 6).

Tabela 6. Número de voos realizados no interior da Região Autónoma dos Açores em rotas não OSP

	Q200	Q400	Total
FLW/CVU/FLW	249	0	249
Total	249	0	249

Fonte: SATA Air Açores

Pretende-se apurar a margem de contribuição (receita líquida de gastos variáveis) média gerada por voo e por aeronave. A quantidade de combustível consumido por cada aeronave em cada rota foi estabelecida como *driver* para o cálculo da margem de contribuição de cada voo adicional, permitindo considerar o efeito das diferentes distâncias das rotas e as diferentes aeronaves. Apurou-se, por cada quilograma de combustível consumido, o aumento da margem de contribuição gerada, de acordo com os dados disponibilizados pela Concessionária para o *fuel burn* por rota e por avião (ver Tabela 7).

Apurou-se um valor de -1,42 € de margem de contribuição por quilograma de combustível consumido, que contrasta com o valor de 0,12 € estimado em sede de Proposta, evidenciando uma operação com maior peso de gastos variáveis. Esta variação poderá estar associada ao aumento dos custos dos bens e serviços consumidos devido à pressão inflacionista que se vem experienciando nos últimos anos.

Tabela 7. Apuramento da margem de contribuição (negativa) gerada pelos voos das rotas não OSP

	Q200			Q400		
	Fuel Burn/voo	MC/voo (€)	MC não justificada (€)	Fuel Burn/voo	MC/voo (€)	MC não justificada (€)
FLW/CVU/FLW	107	152	37 756	-	-	-
Total			37 756			-

Legenda: MC - Margem de contribuição negativa

Fonte: Elaboração própria

Assim, no que concerne à componente do défice de cariz variável decorrente da realização de voos na rota não prevista no Caderno de Encargos, foi apurado um valor de 37.756 €, que resulta da multiplicação da margem de contribuição por voo presente na Tabela 7 pelo número de voos realizados nesta rota constantes na Tabela 6.

Relativamente à estrutura de gastos fixos, considera-se que, mesmo que não fossem realizados estes voos, a mesma estrutura seria necessária para desenvolver a operação. Note-se estes voos apenas representam 1,3% do número total de voos realizados na operação interilhas.

Assim, no nosso entendimento, o défice de exploração não justificado decorrente de 249 voos realizados em rotas não previstas em sede de Caderno de Encargos, não sujeitas a Obrigações de Serviço Público e não relacionados com o âmbito do Contrato totaliza 37.756 €, sem incluir a componente de remuneração de capital.



No global, a correção global ao défice de exploração ascende a 35.634 €, conforme apresentado na Tabela 8.

Tabela 8. Correção ao défice de exploração (sem remuneração de capital)

	Valor (€)
Locação operacional	+2 122
Voos em rotas não OSP	-37 756
Total	-35 634

Fonte: Elaboração própria

Assim, o valor final de défice de exploração, sem incluir a componente de remuneração de capital, passaria a ser 58.902.604 €.

A compensação financeira a pagar à Concessionária envolve, adicionalmente, uma componente de remuneração de capital, que resulta da aplicação de uma taxa sobre os gastos de exploração envolvidas no défice de exploração¹¹. Para efeitos do cálculo da remuneração de capital, é expurgado dos gastos de exploração o valor das receitas geradas com a cedência de pessoal a outras empresas do grupo, o que permite anular os gastos com pessoal suportados pela Concessionária, mas que estavam afetos a outras empresas do mesmo Grupo, assim como as rendas pagas em regime de locação operacional¹².

Foi verificada a taxa de remuneração de acordo com os termos da referida alínea. A Concessionária apresenta uma taxa de remuneração de 5,932%, que corresponde ao somatório da taxa base de 2,5% prevista no Caderno de Encargos com a média das taxas de Euribor a 12 meses no último dia do mês de Contrato. De acordo com o Caderno de Encargos, deve ser considerada “a média das taxas [Euribor a um ano] em vigor no último dia de cada mês do ano em causa”.

Foi validada a conformidade da taxa apurada pela Concessionária de acordo com o estipulado no Caderno de Encargos. Não obstante, não é feito enquadramento no que concerne à razoabilidade da taxa de remuneração, de forma a não se configurar como uma taxa de lucro excessiva. Este assunto é desenvolvido mais adiante no Capítulo 6.

Da remuneração de capital apurada pela Concessionária, é necessário corrigir o valor tendo em conta as correções efetuadas ao défice de exploração.

A Concessionária não incluiu os gastos com a operação em regime de locação operacional para a remuneração de capital, uma vez que, segundo o Caderno de Encargos, as rendas das locações operacionais não concorrem para a remuneração de capital. Neste sentido, as correções efetuadas aos gastos da operação em regime de locação operacional não impactam a remuneração de capital.

No que concerne aos voos realizados em rotas não previstas no Caderno de Encargos, estes conduzem a ajustamento na remuneração de capital. Tendo em conta a metodologia utilizada para corrigir o valor do

¹¹ Alínea d) do n.º 2 da Cláusula 25.ª do Caderno de Encargos

¹² Alínea b) do n.º 2 da Cláusula 25.ª do Caderno de Encargos



défice de exploração nesta componente, não é possível, nesta fase, desassociar os gastos de exploração e as receitas de exploração corrigidas.

Assim sendo, calculou-se a proporção entre a remuneração de capital de 5.969.976 € e o défice de exploração expurgado das correções, rendas de locação operacional e gastos com cedência de pessoal (57.014.380 €). Aplicou-se esta proporção sobre o défice de exploração anterior expurgado do défice gerado pelos voos em rotas não previstas no Caderno de Encargos (56.976.624 €), de forma a manter a mesma proporção. Resultou num valor de remuneração de capital global de 5.966.023 €.

Deste modo, o valor a expurgar de remuneração de capital associado aos voos realizados em rotas não previstas no Caderno de Encargos é de 3.953 €, conforme se apresenta na Tabela 9.

Tabela 9. Apuramento da remuneração de capital

	Valor (€)
(1) Défice de exploração apresentado pela Concessionária	58 938 238
(2) Rendas da locação operacional	619 769
(3) Ajustamento às rendas da locação operacional	2 122
(4) Cedência de pessoal	1 306 211
(5) Subtotal (1)-(2)+(3)-(4)	57 014 380
(6) Remuneração de capital apurada pela Concessionária	5 969 976
(7) Remuneração de capital das rendas da locação operacional	0
(8) Subtotal (6)-(7)	5 969 976
(9) Proporção (8)/(5)	10,47%
(10) Défice de exploração não elegível dos voos não OSP	37 756
(11) Subtotal (5)-(10)	56 976 624
(12) Remuneração de capital elegível (11)x(9)	5 966 023
Remuneração de capital não elegível (6)-(12)	3 953

Fonte: Elaboração própria

De acordo com todos os valores apurados, o valor final de défice de exploração passaria a ser 58.902.604 €, ao qual se somaria a remuneração de capital corrigida de 5.966.023 €, resultando numa compensação financeira de 64.868.626 €. A compensação financeira máxima contratualizada, em sede de Proposta, foi de 28.000.620 €, conforme pode ser verificado pela Tabela 10.

Tabela 10. Défice de exploração apurado e solicitado pela Concessionária, défice de exploração corrigido e défice de exploração proposto em sede de Concurso

	Apurado pela Concessionária	Solicitado pela Concessionária	Corrigido	Proposto em concurso
Défice de Exploração	58 938 238	58 938 238	58 902 604	27 002 760
Remuneração do Capital	5 969 976	997 860	5 966 023	997 860
Total	64 908 214	59 936 098	64 868 626	28 000 620

Fonte: Elaboração própria



O valor da compensação financeira a pagar à Concessionária será de 28.000.620 €, caso não se verifiquem modificações unilaterais ou alterações anormais e imprevisíveis ao Contrato, as quais serão analisadas no capítulo seguinte.



4. MODIFICAÇÕES UNILATERAIS E ALTERAÇÕES ANORMAIS E IMPREVISÍVEIS

A Concessionária tem direito a receber um valor adicional à compensação financeira que permita repor o equilíbrio financeiro caso seja verificada alguma das seguintes situações¹³:

- a) Se for determinado pela Concedente uma modificação unilateral do Contrato ou das Obrigações de Serviço Público, desde que, em resultado direto da mesma, se verifique, para a Concessionária, um significativo aumento dos custos ou uma significativa perda de receitas; e,
- b) Se ocorrer uma alteração anormal e imprevisível das condições em que se baseou o Contrato, da qual resulte um aumento significativo dos custos. O n.º 2 da Cláusula 26.ª do Caderno de Encargos enumera um conjunto de casos que se qualificam como alterações anormais e imprevisíveis do Contrato.

No Relatório de Execução Financeira é referido pela Concessionária que foram solicitados pela Secretaria Regional dos Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (SRTMI) a realização de mais 5.395 voos para além dos que estavam previstos em sede de Proposta e dos voos enquadrados no Banco de Horas, o que, na ótica da Concessionária, afigura-se como uma modificação unilateral do Contrato por parte da Concedente.

Adicionalmente, é também referido que, devido ao aumento da atividade operacional, foram utilizadas 1,6 aeronaves adicionais face ao previsto em sede de Proposta, o que, na ótica da Concessionária, afigura-se como uma alteração anormal e imprevisível ao Contrato prevista na alínea a) do n.º 2 da Cláusula 26.ª.

Por fim, a Concessionária também refere que se verificam as alterações anormais e imprevisíveis ao Contrato previstas nas alíneas c) e d) do n.º 2 da Cláusula 26.ª, tendo em conta a evolução das taxas aeroportuárias e do preço dos combustíveis, respetivamente.

No que concerne aos encaminhamentos gratuitos, a Concessionária apresenta a informação referente aos passageiros encaminhados no 3º ano da concessão, conforme exigido no Caderno de Encargos¹⁴, embora evidencie que não se verifica a alteração anormal e imprevisível prevista na alínea b) do n.º 2 da Cláusula 26.ª.

Tendo este trabalho como objetivo a análise da Relatório de Execução Financeira e considerando as modificações unilaterais e alterações anormais e imprevisíveis presentes no Relatório Execução Financeira para efeitos de reposição de equilíbrio financeiro, de seguida procede-se à validação do enquadramento de cada uma das situações na Cláusula 26.ª do Caderno de Encargos.

¹³ N.º 1 da Cláusula 26.ª do Caderno de Encargos

¹⁴ N.º 4 da Cláusula 25.ª



4.1. VOOS ADICIONAIS

Para cada Estação IATA, a Concessionária deverá remeter as propostas de planos de exploração para aprovação da Concedente, estando os mesmos tacitamente aprovados caso não haja pronúncia por parte da Concedente¹⁵.

No Relatório de Execução Financeira, em Anexos, a Concessionária apresenta um conjunto de documentos para justificar alterações ao plano de exploração por solicitação da Concedente. No Anexo IV, a Concessionária apresenta os documentos que formalizam os planos de exploração para cada estação. No Anexo V, a Concessionária remete as propostas da SATA Air Açores e as respetivas aprovações da Concedente para a realização de voos extraordinários.

No que concerne à estação Inverno IATA 2023/2024, apresenta-se o ofício SAI-SP/2023/27 da SATA Air Açores, datado de 2 de fevereiro de 2023, onde a Concessionária apresenta um plano de exploração em linha com o plano de exploração homologado, aonde havia sido solicitado um reforço da oferta pela Concedente. A aprovação por parte da Concedente ocorreu através do ofício SAI/2023/191 da Direção Regional da Mobilidade, datado de 9 de março de 2023.

Em relação à estação Verão IATA 2024, apresenta-se o ofício SAI-SP/2024/2 da SATA Air Açores, de 5 de janeiro de 2024, onde a Concessionária apresenta um plano de exploração à aprovação da Concedente, desenvolvido de acordo com o programa homologado do ano anterior. A Concedente aprova o plano de exploração através do ofício SAI/2024/62 da Direção Regional da Mobilidade, datado de 23 de janeiro de 2024.

Relativamente à estação Inverno IATA 2024/2025, apresenta-se o ofício SAI-SP/2024/50 da SATA Air Açores, datado de 5 de julho de 2024, onde a Concessionária apresenta o plano de exploração com o reforço da oferta, em linha com a estação homologada anterior. A aprovação por parte da Concedente ocorreu através do ofício SAI/2024/648 da Direção Regional da Mobilidade, datado de 30 de julho de 2024.

É entendimento que estamos perante uma modificação unilateral do Contrato, uma vez que os documentos evidenciam que os planos de exploração remetidos pela Concessionária à aprovação da Concedente são resultado de reforços de oferta já solicitados pela Concedente em anos anteriores da concessão.

No que concerne aos voos extraordinários, são remetidos os seguintes ofícios com propostas da Concessionária para a realização de voos adicionais:

1. SAI-SP/2023/99, datado de 23 de outubro de 2023;
2. SAI-SP/2023/112, datado de 10 de novembro de 2023;
3. SAI-SP/2023/113, datado de 10 de novembro de 2023;

¹⁵ Cláusula 18.ª do Caderno de Encargos



4. SAI-SP/2023/117, datado de 30 de novembro de 2023;
5. SAI-SP/2023/118, datado de 7 de dezembro de 2023;
6. SAI-SP/2023/120, datado de 11 de dezembro de 2023;
7. SAI-SP/2023/122, datado de 12 de dezembro de 2023;
8. SAI-SP/2024/3, datado de 9 de janeiro de 2024;
9. SAI-SP/2024/4, datado de 15 de janeiro de 2024;
10. SAI-SP/2024/10, datado de 2 de fevereiro de 2024;
11. SAI-SP/2024/12, datado de 16 de fevereiro de 2024;
12. SAI-SP/2024/14, datado de 20 de fevereiro de 2024;
13. SAI-SP/2024/15, datado de 29 de fevereiro de 2024;
14. SAI-SP/2024/19, datado de 14 de março de 2024;
15. SAI-SP/2024/20, datado de 25 de março de 2024;
16. SAI-SP/2024/22, datado de 10 de abril de 2024;
17. SAI-SP/2024/24, datado de 19 de abril de 2024;
18. SAI-SP/2024/28, datado de 2 de maio de 2024;
19. SAI-SP/2024/37, datado de 17 de junho de 2024;
20. SAI-SP/2024/38, datado de 18 de junho de 2024;
21. SAI-SP/2024/43, datado de 25 de junho de 2024;
22. SAI-SP/2024/63, datado de 25 de julho de 2024;
23. SAI-SP/2024/75, datado de 20 de agosto de 2024;
24. SAI-SP/2024/87, datado de 16 de setembro de 2024.

Segundo a Concessionária, estas propostas, à exceção dos ofícios SAI-SP/2023/113 e SAI-SP/2023/117, devem-se a possíveis constrangimentos em determinados dias e rotas decorrentes da Tarifa Açores para viagens interilhas, colocando à consideração da Concedente a possibilidade de incrementar a oferta. A proposta a que se referem os ofícios SAI-SP/2023/113 e SAI-SP/2023/117 prende-se com uma reivindicação



dos Agentes de Viagens do Faial e da Câmara de Comércio e Indústria da Horta para melhorar a ligação da ilha do Faial a Lisboa.

Foram aceites quase todos os voos propostos pela Concessionária, conforme comunicações remetidas pela Concessionária à Fundo de Maneio (em anexo).

Como vem sido defendido pela Fundo de Maneio em análises anteriores, é nosso entendimento que os voos adicionais autorizados pela Concedente podem ser enquadrados no âmbito do Contrato, mesmo que não tenham sido solicitados por iniciativa da Concedente.

Em primeiro lugar, o motivo da Concessionária para propor voos adicionais prende-se com os possíveis constrangimentos na rede derivado da criação da Tarifa Açores e por reivindicações da população local. Parece-nos aceitável considerar que o plano de exploração inicial proposto pela Concessionária não previsse um volume de procura como o que ocorreu, uma vez que o aumento da procura poderá ter sido fomentado pela criação da Tarifa Açores em 2021, mantendo-se em vigor em 2023 e em 2024. Embora a criação tenha sido anterior à formação do presente Contrato, é aceitável considerar que não era possível antecipar com fiabilidade os seus efeitos. É ainda relevante mencionar que as alterações aos planos de exploração nos planos de exploração passados têm efeito ao nível da habituação da população aos horários dos voos.

Em segundo lugar, as comunicações da Concessionária são uma proposta para decisão da Concedente, por motivos de interesse público para evitar constrangimentos na rede, mas a sua proposta não formaliza a realização dos voos. Esta formalização da modificação dos planos de voos só acontece com a decisão da Concedente. Esta decisão resulta numa modificação ao Contrato por parte da Concedente e não por parte da Concessionária.

Assim, é nosso entendimento que os voos propostos pela Concessionária e decididos pela Concedente podem ser enquadrados como uma modificação unilateral¹⁶ do Contrato decorrentes de alterações imprevisíveis das condições em que se baseou o Contrato.

Na Tabela 11 encontra-se espelhado o apuramento realizado pela Fundo de Maneio no que se refere ao número de voos propostos, número de voos autorizados pela Concedente e número de voos efetivamente realizados pela Concessionária nas rotas sujeitas a Obrigações de Serviço Público.

¹⁶ Alínea a) do n.º 1 da Cláusula 26.ª



Tabela 11. Número de voos propostos, número de voos a realizar após as alterações e número de voos realizados pela Concessionária nas rotas sujeitas a OSP

	Q200				Q400			
	Concurso	Alterações	Realizado	Não Justificados	Concurso	Alterações	Realizado	Não Justificados
PDL/SMA/PDL	166	956	734	-	1 060	1 292	1 427	135
PDL/TER/PDL	1 260	740	578	-	2 182	3 792	3 740	-
PDL/HOR/PDL	408	845	755	-	748	1 318	1 370	52
PDL/PIX/PDL	-	562	385	-	626	1 311	1 456	145
PDL/SJZ/PDL	-	187	170	-	234	606	587	-
PDL/FLW/PDL	160	179	129	-	260	612	659	47
PDL/GRW/PDL	-	380	348	-	60	1	25	24
PDL/CVU/PDL	34	79	91	12	-	-	-	-
TER/GRW/TER	242	482	329	-	806	935	1 011	76
TER/SJZ/TER	254	25	27	2	688	1 126	1 083	-
TER/PIX/TER	366	74	56	-	504	1 039	1 004	-
TER/HOR/TER	700	275	169	-	414	1 018	1 059	41
TER/FLW/TER	212	90	36	-	120	274	305	31
HOR/FLW/HOR	-	147	149	2	642	712	636	-
HOR/CVU/HOR	408	579	505	-	-	-	-	-
Ad-hoc ¹	-	-	6	-	-	-	28	-
Total	4 210	5 600	4 467	16	8 344	14 036	14 390	551

¹ Operações pontuais e excepcionais em outras rotas relacionadas com a reposição de voos e/ou alteração do itinerário previsto das rotas de Obrigação de Serviço Público devido a condições meteorológicas e outros constrangimentos operacionais. Não inclui os voos já excluídos no Subcapítulo 3.2.

Fonte: Elaboração própria

Analisando por aeronave e por rota, foram realizados menos 1.133 voos na aeronave Q200 que os autorizados pela Concedente. No entanto, em algumas rotas existiram mais voos do que aqueles que estavam autorizados. Assim, não há justificação formal para 16 voos realizados na aeronave Q200. Relativamente à aeronave Q400, foram realizados mais 354 voos do que o número de voos autorizados. Adicionalmente, existem determinadas rotas em que o número de voos realizados excede o número de voos autorizados. Não há justificação formal para 551 voos realizados na aeronave Q400.

Importa salientar que, caso o número de horas adicionais de voo fosse inferior ao valor de banco de horas de voo previsto no Caderno de Encargos¹⁷, poderiam não estar cumpridos os pressupostos para a configuração de modificação unilateral ao Contrato, uma vez que estes voos poderiam ser enquadrados no banco de horas.

De acordo com o apuramento da Fundo de Maneio, em sede de Proposta foram previstas 8.902 *block hours*. O número de *block hours* em voos realizados, expurgados das *block hours* dos voos não justificados, ascende a 13.183, resultando numa diferença de 4.280, conforme Tabela 12. A Concessionária refere, no Relatório de Execução Financeira, que o número de *block hours* ao abrigo do banco de horas de voo foi de 587, tendo no 1º ano sido realizadas 303 horas e 536 no 2º ano. Importa salientar que o valor não utilizado em determinado ano fica disponível para o ano seguinte.

¹⁷ N.º 2 da Cláusula 5.ª



Tabela 12. *Block hours* previstas e *block hours* realizadas e justificadas no âmbito do Contrato

	<i>Block hours</i>
Block hours prevista na Proposta	8 902
Block hours realizadas e justificadas	13 183
Diferença	4 280

Fonte: Elaboração própria

Uma vez que o número de *block hours* total dos voos enquadrados no Contrato excedeu o limite anual máximo previsto no Caderno de Encargos (500 horas), assim como o valor disponível do ano transato, é nosso entendimento que continuamos perante modificações unilaterais ao Contrato.

4.2. ALOCAÇÃO DE AERONAVES ADICIONAIS

De acordo com o Relatório de Execução Financeira, a Concessionária alocou mais aeronaves para além das previstas em sede de Concurso, nomeadamente: 1 aeronave Q400 durante todo o 3º ano de exploração e 1 aeronave Q400 durante os meses de abril a outubro.

Conforme previsto no Caderno de Encargos¹⁸, a alocação de aeronaves adicionais, por um período superior a 60 dias, deve ser motivada por um aumento anormal da procura estimada no conjunto das rotas concessionadas.

No Relatório de Execução Financeira apenas é indicado que a alocação de aeronaves se deve ao aumento da atividade operacional. É necessário averiguar se as condições presentes no Caderno de Encargos são cumpridas.

No documento da Proposta são apresentadas as estimativas da procura para as diferentes rotas alvo de concessão para cada um dos anos de exploração. A estimativa de lugares utilizados foi de 645.699 para o 3º ano de exploração, o que resultaria num *load factor* de 78,4% face ao número de lugares oferecidos de 823.256.

Os dados disponibilizados pela Concessionária revelam que o número de lugares utilizados foi de 1.000.124, considerando apenas as rotas sujeitas a Obrigações de Serviço Público e outras rotas pontuais e excepcionais relacionadas com a reposição de voos e/ou alteração do itinerário previsto das rotas de obrigação de serviço público devido a condições meteorológicas e outros constrangimentos operacionais. Verifica-se, por isso, uma procura superior ao estimado em 54,9%, tal como pode ser verificado pelo Gráfico 3. Em todos os meses existiu uma procura superior à estimada em sede de Proposta.

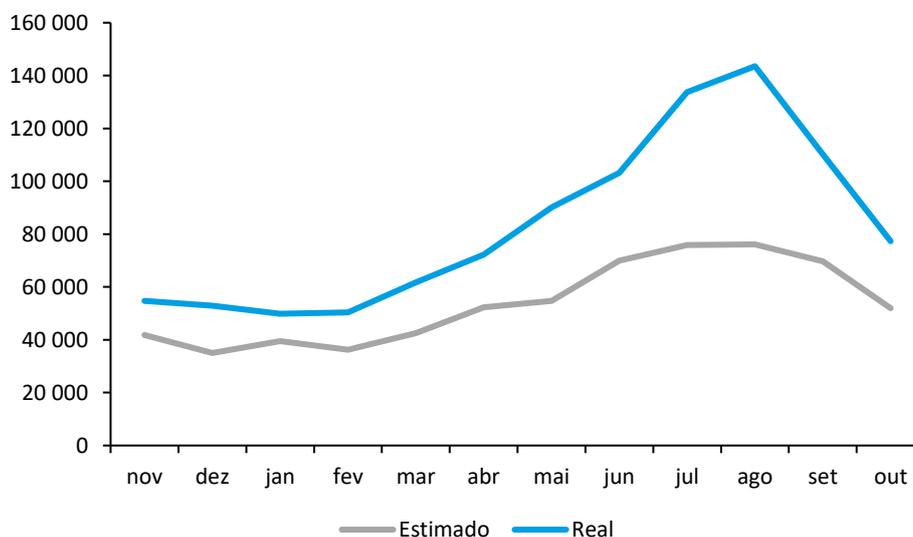
O *load factor* foi de 77,0%, uma vez que a oferta de lugares foi, também, substancialmente superior ao proposto, por via de alterações aos planos de exploração inicialmente proposta e de voos *ad hoc* adicionais. Caso o número de lugares oferecidos se mantivesse tal como proposto, nem com um *load factor* de 100% a

¹⁸ Alínea a) do n.º2 da Cláusula 26.ª



oferta satisfaria a procura nos meses de novembro de 2023 e de março a outubro de 2024. O *load factor* seria superior a 90% nos restantes meses.

Gráfico 3. Número de lugares utilizados estimados e reais em rotas sujeitas a OSP e rotas pontuais relacionadas com o serviço



Fonte: SATA Air Açores

Importa salientar que a Concessionária, no âmbito da alteração do plano de exploração da estação Inverno IATA 2023/2024, referiu a necessidade de alocar 1 aeronave adicional Q400, e, aquando da apresentação do plano de exploração do Verão IATA 2024, referiu a necessidade de alocar 2 aeronaves Q400 adicionais. Em ambos os planos, é salientado que este reforço advém das alterações aos planos de exploração (alterações já apresentadas no subcapítulo anterior).

Assim, no nosso entendimento, encontra-se cumprido o disposto da alínea a) do n.º 2 da Cláusula 26.ª do Caderno de Encargo, verificando-se um aumento anormal da procura face ao estimado em sede da Proposta, como também se verifica, pelo aumento da oferta solicitado pela Concedente, uma modificação unilateral ao Contrato, enquadrada no n.º 1 da Cláusula 26.ª do Caderno de Encargos.

4.3. ENCAMINHAMENTOS GRATUITOS

Considera-se uma alteração anormal e imprevisível das condições em que se baseou o Contrato quando o número de passageiros encaminhados, por percurso *one-way*, exceda 103.500¹⁹. Adicionalmente, de acordo com o n.º 4 da mesma cláusula, só há lugar a reposição de equilíbrio financeiro se resultar a necessidade de efetuar voos não previstos.

Conforme exigido no Caderno de Encargos²⁰, a Concessionária apresenta informação referente ao número de encaminhamentos gratuitos efetuados no período em apreço. Foram contabilizados, pela Concessionária,

¹⁹ Alínea b) do n.º 2 do Cláusula 26.ª do Caderno de Encargos

²⁰ N.º 4 da Cláusula 25.ª



35.426 passageiros encaminhados gratuitamente em 16 rotas, incluído na rota Flores-Corvo-Flores não sujeita a Obrigações de Serviço Público, conforme indicado na Tabela 13.

Tabela 13. Passageiros encaminhados gratuitamente no 3º ano de exploração do Contrato

Rotas	Passageiros
Rotas OSP	35 417
Rotas não OSP	9
Total	35 426

Fonte: Relatório de Execução Financeira

No nosso entendimento, apenas podem ser contabilizados, no âmbito do Contrato, os passageiros encaminhados gratuitamente nas rotas sujeitas a Obrigações de Serviço Público, cujo valor ascende a 35.417.

Em qualquer dos casos, não está cumprido o disposto da alínea b) do n.º 2 da Cláusula 26.ª do Caderno de Encargo, pelo que não há lugar a reposição de equilíbrio financeira devido aos encaminhamentos gratuitos, tal como indicado pela Concessionária.

4.4. PREÇO MÉDIO DE COMBUSTÍVEIS E TAXAS AEROPORTUÁRIAS

Consideram-se alterações anormais e imprevisíveis das condições em que se baseou o Contrato quando existe:

- valor de x igual ou superior a 100.000,00€, referente às variações dos valores das taxas aeronáuticas e aeroportuárias com impacto na receita da Concessionária, obtido pela seguinte fórmula: $x = (\text{valor das taxas pagas pela concessionária} - \text{valor das taxas da proposta da Concessionária})^{21}$; e,
- variação superior a 17% no preço médio do combustível dos últimos 24 meses anteriores à celebração do Contrato²².

No Relatório de Execução Financeira, a Concessionária refere que existiram variações nas taxas de passageiros e segurança que são cobrados aos passageiros, que resultaram num impacto global de 1.697.254 € face ao previsto na Proposta. Também a variação do preço dos combustíveis foi superior ao limite previsto no Caderno de Encargos, uma vez que os gastos com combustíveis a suportar pela Concessionária, considerando o preço médio do *brent* nos 24 meses anteriores à assinatura do Contrato, acrescido de 17% (valor mínimo previsto no Caderno de Encargos para desencadear a reposição de equilíbrio financeiro), resultaria em gastos com combustíveis inferiores aos efetivamente suportados, pelo que a Concessionária reclama um valor de 2.728.640 €.

²¹ Alínea c) do n.º 2 do Cláusula 26.ª do Caderno de Encargos

²² Alínea d) do n.º 2 do Cláusula 26.ª do Caderno de Encargos



Numa análise *high level*, é nosso entendimento que seria possível enquadrar o incremento dos gastos com combustíveis e taxas aeroportuárias como alterações anormais e imprevisíveis das condições em que se baseou o Contrato.

Não obstante, considerando a metodologia utilizada pela Concessionária para apurar o déficit referente aos voos adicionais, que se reporta à metodologia utilizada pela Fundo de Maneio em anteriores análises desta natureza, o gasto adicional com combustíveis já se encontra incluído no déficit gerado pelos voos adicionais.

Com a utilização desta metodologia, são englobados todos os rendimentos e gastos variáveis reais, expurgados de correções e gastos não justificados.

A inclusão do valor de reposição de equilíbrio financeira por via do aumento dos combustíveis e taxas aeroportuárias apresentado pela Concessionária duplicaria a reposição de equilíbrio financeiro para o mesmo gasto, o que, no limite, tal como acontece no Relatório de Execução Financeira, resulta num valor de reposição de equilíbrio financeiro global que ultrapassa o montante do déficit de exploração incremental.

Assim, mesmo que, isoladamente, se possam verificar alterações anormais e imprevisíveis devido ao aumento dos preços dos combustíveis e taxas aeroportuárias, esta situação é inócua para efeitos de reposição de equilíbrio financeiro nos moldes apresentados.

Importa salientar que, caso fosse solicitado reposição de equilíbrio financeiro apenas para o aumento dos gastos com combustíveis e taxas aeroportuárias (por, por exemplo, não se ter aplicado a metodologia para os voos adicionais ou por serem as únicas situações que permitia reposição de equilíbrio financeiro), seria necessário expurgar o valor dos combustíveis utilizados e taxas aeroportuárias em voos não abrangidos pelo Contrato (i.e., voos em rotas não sujeitas a Obrigações de Serviço Público e/ou voos adicionais não justificados).



5. REPOSIÇÃO DE EQUILÍBRIO FINANCEIRO

Neste capítulo pretende-se validar o valor de reposição de equilíbrio financeiro que a Concessionária tem direito no âmbito das modificações unilaterais e/ou das alterações anormais imprevisíveis das condições em que se baseou o Contrato.

Serão analisadas as metodologias utilizadas para o apuramento do valor, emitindo-se, assim, um parecer sobre a substância dos valores solicitados pela Concessionária em sede de reposição de equilíbrio financeiro, procedendo-se, quando necessário, a ajustamentos ou recálculos.

Devido a princípios metodológicos, a análise inicia-se, primeiramente, pela validação do valor referente à alocação de aeronaves adicionais, passando posteriormente para a validação do valor referente aos voos adicionais e, por fim, pelo valor referente aos combustíveis e taxas aeroportuárias. No fim do capítulo apresenta-se o apuramento do valor de reposição de equilíbrio financeiro e o enquadramento em termos de verificação da eventual existência de compensação excessiva.

5.1. AERONAVE ADICIONAL

No Relatório de Execução Financeira, a Concessionária reclama um valor de 6.206.374 € (conforme Tabela 14) pela utilização de aeronaves adicionais.

Tabela 14. Cálculo da reposição de equilíbrio financeiro referente aos gastos com aeronaves adicionais apresentados pela Concessionária no Relatório de Execução Financeira (€)

Rúbrica	1 Q400 12 meses	1 Q400 7 meses
Depreciações - Frota	1 541 993	-
Locação operacional	-	617 647
Seguros fixos	27 817	16 227
Estrutura DOV	2 288 641	1 373 184
Estrutura Manutenção	213 041	20 741
Total	4 071 491	2 134 883

Fonte: Relatório de Execução Financeira

A Concessionária calculou o gasto com a afetação aeronaves adicionais tendo em conta o gasto com depreciações, locação operacional, seguros, pessoal da estrutura DOV e pessoal da estrutura de manutenção.

Relativamente aos gastos com depreciações da aeronave Q400 da frota existente da Concessionária, o valor corresponde a 25% dos gastos com depreciações das aeronaves Q400 da frota existente e das respetivas peças sobresselentes de reserva e ferramentas e utensílios depreciáveis registados nos centros de custos no período em análise (apresentados, também, no Anexo II do Relatório de Execução Financeira), uma vez que a frota da Concessionária compreende 4 aeronaves Q400 e foi alocada 1 aeronave adicional durante todo o 3º ano de exploração.



Relativamente à aeronave Q400 em regime de locação operacional, a Concessionária imputou 7/12 das rendas, manutenção final e manutenções intercalares, uma vez que a aeronave esteve a operar entre abril a outubro de 2024.

Os gastos com seguros correspondem a 31,67% dos gastos com seguros relacionados com as aeronaves Q400 registados nos centros de custos no período em análise, uma vez que incluiu seguros de 1,6 aeronaves Q400 (uma aeronave da frota existente durante todo o ano e uma aeronave em regime de locação operacional pelo período de sete meses).

Os gastos imputados com a estrutura DOV correspondem a 19,87% dos gastos com pessoal da estrutura e os gastos imputados com a estrutura de manutenção correspondem a 4,72% dos gastos com pessoal da estrutura. Para a aeronave que operou durante todo o ano, foram afetos 10 PNT, 10 PNC e 3 TMA necessários para a operação e manutenção de esta aeronave. Para a aeronave em regime de locação operacional, foi considerada a afetação de apenas 6 PNT, 6 PNC e 1,8 TMA, considerando que apenas operou durante sete meses. Os gastos incrementais são calculados de acordo com o gasto médio anual de cada PNT, de cada PNC e de cada TMA.

Tabela 15. Percentagens de imputação dos gastos com aeronaves adicionais face aos valores totais registados nas contas da Concessionária

Rúbrica	Total (€)	Imputação (€)	Imputação (%)
Depreciações Q400 - Frota	6 167 971*	1 541 993	25,00
Locação operacional Q400	1 058 827	617 647	58,33
Seguros fixos	139 086**	44 044	31,67
Estrutura DOV	18 430 199***	3 661 825	19,87
Estrutura Manutenção	7 225 628***	340 865	4,72
Total	33 021 711	6 206 374	18,79

* Valor referente a 4 Q400

** Valor referente a 5 Q400

*** Gastos com pessoal das respetivas estruturas

Fonte: Elaboração própria

Os valores encontram-se em conformidade com o Anexo II do Relatório de Execução Financeira e com os centros de custos e extratos remetidos pela Concessionária.

Não obstante, de acordo com as correções efetuadas no Subcapítulo 3.2., é nosso entendimento que o valor referente à aeronave em regime de locação operacional é 619.769 €.



Tabela 16. Valor da reposição de equilíbrio financeiro devido à utilização de aeronaves adicionais (€)

Rúbrica	Solicitado	Corrigido
Depreciações Q400 - Frota	1 541 993	1 541 993
Locação operacional Q400	617 647	619 769
Seguros fixos	44 044	44 044
Estrutura DOV	3 661 825	3 661 825
Estrutura Manutenção	340 865	340 865
Total	6 206 374	6 208 496

Fonte: Elaboração própria

Assim, é nosso entendimento que o valor da reposição de equilíbrio financeiro referente à afetação de aeronaves adicionais é 6.208.496 €, conforme Tabela 16.

5.2. VOOS ADICIONAIS

A Concessionária solicita um valor de 21.303.210 € para reposição de equilíbrio financeiro devido à realização de voos adicionais solicitados pela Concedente.

A Concessionária indica que recorreu à metodologia utilizada pela Fundo de Maneio em anteriores verificações para justificar que, em termos agregados, o incremento do déficit de exploração face ao apresentado em sede de Proposta, líquido do gasto adicional com a afetação de aeronaves adicionais, se deve integralmente aos voos adicionais realizados no âmbito do Contrato.

No nosso entendimento, tal como tem sido defendido em verificações anteriores desta natureza, a Concessionária deveria apresentar o apuramento do déficit real gerado pelos voos adicionais abrangidos pelo Contrato.

Considerando a existência de voos adicionais que não estão justificados no âmbito do Contrato, conforme apresentado no Subcapítulo 4.1., torna-se necessário expurgar o valor de déficit gerado por estes voos. Para o efeito, utilizou-se a mesma metodologia descrita no Subcapítulo 3.2.

No que concerne à componente do déficit de cariz variável decorrente da realização de voos adicionais não justificados, foi apurado um valor de 438.124 €, que resulta da multiplicação da margem de contribuição por voo presente na Tabela 17 pelo número de voos não justificados constantes na Tabela 11.



Tabela 17. Apuramento da margem de contribuição (negativa) gerada pelos voos adicionais não justificados

	Q200			Q400		
	<i>Fuel Burn/voo</i>	MC/voo (€)	MC não justificada (€)	<i>Fuel Burn/voo</i>	MC/voo (€)	MC não justificada (€)
PDL/SMA/PDL	231	328	-	324	460	62 053
PDL/TER/PDL	344	489	-	494	702	-
PDL/HOR/PDL	481	683	-	670	951	49 466
PDL/PIX/PDL	446	634	-	628	892	129 400
PDL/SJZ/PDL	422	599	-	586	833	-
PDL/FLW/PDL	744	1 057	-	1 033	1 467	68 954
PDL/GRW/PDL	442	629	-	589	836	20 075
PDL/CVU/PDL	703	999	11 982	-	-	-
TER/GRW/TER	220	313	-	320	455	34 554
TER/SJZ/TER	248	353	705	360	511	-
TER/PIX/TER	272	387	-	386	549	-
TER/HOR/TER	309	440	-	432	614	25 187
TER/FLW/TER	565	802	-	786	1 117	34 614
HOR/FLW/HOR	399	567	1 134	570	810	-
HOR/CVU/HOR	422	599	-	-	-	-
Ad-hoc ¹	450	639	-	373	530	-
Subtotal			13 822			424 302

¹ Média dos valores em outras rotas relacionadas com operações pontuais e excepcionais para reposição de voos e/ou alteração do itinerário previsto das rotas de Obrigação de Serviço Público devido a condições meteorológicas e outros constrangimentos operacionais. Não inclui voos já excluídos no Subcapítulo 3.2.

Legenda: MC - Margem de contribuição negativa

Fonte: Elaboração própria

Relativamente à estrutura de gastos fixos, considera-se que esta é necessária para desenvolver a operação, verificando-se um agravamento face ao proposto, situação que poderá estar relacionada com o aumento da escala de operação devido aos novos planos de exploração. Adicionalmente, nos últimos anos, tem-se verificado uma inflação anormalmente alta, não previsível aquando da formação do Contrato. No nosso entendimento, poderá justificar-se que o aumento dos custos fixos se deve a uma alteração anormal e imprevisível das condições em que se baseou o Contrato.

Expurgando o efeito das aeronaves adicionais e das correções efetuadas, os gastos fixos ascenderam a 39,8 milhões de euros, o que representa um incremento de 12,7 milhões de euros (+46,8%). Após a análise das diferentes componentes, não se verificou nenhuma situação em que fosse necessário proceder a algum ajustamento ou correção adicional.

Assim, no nosso entendimento, o défice de exploração adicional não justificado decorrente de voos realizados e para os quais não há autorização/solicitação formal pela Concedente para a sua realização no âmbito do Contrato totaliza 438.124 €.



5.3. PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS E TAXAS AEROPORTUÁRIAS

A Concessionária apurou um valor de 4.425.894 € para reposição de equilíbrio financeiro devido à variação do preço dos combustíveis e taxas aeroportuárias.

No entanto, conforme justificado no Subcapítulo 4.4., a reposição de equilíbrio financeiro referente ao aumento dos preços com combustíveis e taxas aeroportuárias está incluída no apuramento do montante de reposição de equilíbrio financeiro referente aos voos adicionais.

Assim, não há lugar a reposição de equilíbrio financeiro adicional por via destas componentes.

5.4. APURAMENTO DO VALOR PARA REPOSIÇÃO DE EQUILÍBRIO FINANCEIRO

De acordo com todas as verificações efetuadas, é nosso entendimento que está justificado um incremento no défice de exploração de 31.461.720 € face ao valor apresentado na Proposta, devido a modificações unilaterais e/ou alterações anormais e imprevisíveis ao Contrato. Resulta, assim, num défice de exploração validado de 58.464.480 €, conforme Tabela 18

Tabela 18. Déficit de exploração validado após modificações unilaterais e/ou alterações anormais e imprevisíveis ao Contrato

	Valor (€)
(1) Déficit de exploração da proposta	27 002 760
(2) Déficit de exploração real*	58 902 604
(3) Não elegível para efeitos de reposição de equilíbrio financeiro (i. + ii.)	438 124
i. Aeronaves adicionais**	-
ii. Voos adicionais	438 124
Déficit de exploração validado (2) – (3)	58 464 480
Reposição de equilíbrio financeiro sem remuneração de capital (2) – (1)	31 461 720

* Após correções efetuadas no Subcapítulo 3.2.

** A correção efetuada a este valor já se encontra incluída em (2)

Fonte: Elaboração própria

Relativamente à remuneração de capital sobre os gastos que concorrem para a reposição de equilíbrio financeiro, tal como detalhado no relatório referente à verificação do 2º ano de exploração, importa salientar que o Caderno de Encargos é omissivo sobre esta matéria. Continua a ser nosso entendimento que deverá a Concedente, enquanto responsável pela elaboração do Caderno de Encargos, esclarecer, com o devido enquadramento jurídico-legal, se deverá ou não aceder à remuneração de capital sobre os gastos de exploração que concorrem para a reposição de equilíbrio financeiro.

Caso haja lugar a remuneração de capital adicional, a Concessionária, para além do montante referente ao agravamento de gastos e perda de receitas decorrentes das modificações unilaterais e/ou alterações anormais e imprevisíveis das condições em que se baseou o Contrato, também deverá ter direito a remuneração de capital sobre os gastos incrementais.



Para o cálculo da remuneração de capital, é estimada, em primeiro lugar, a remuneração de capital associada aos gastos com aeronaves adicionais. Multiplicou-se a taxa de remuneração (5,932%) pelo valor corrigido (6.208.496 €), expurgado das rendas com a locação operacional (557.464 €), obtendo-se 335.229 €.

Para os restantes gastos, a metodologia utilizada para corrigir o valor do défice de exploração para os voos não justificados ao abrigo da reposição de equilíbrio financeiro não permite desassociar os gastos de exploração e as receitas de exploração corrigidas.

Calculou-se a proporção entre a remuneração de capital corrigida e expurgada do valor de remuneração de capital dos gastos das aeronaves adicionais (5.630.794 €) e o défice de exploração expurgado das correções efetuadas no Subcapítulo 3.2., gastos com cedência de pessoal e gastos com aeronaves adicionais (51.387.897 €)²³. Aplicou-se esta proporção sobre o défice de exploração apurado anteriormente expurgado do défice gerado pelos voos em rotas não justificados (50.949.773 €), de forma a manter a mesma proporção.

O resultado conduziu a um valor de remuneração de capital de 5.582.787 € que, adicionada do valor de remuneração associado às aeronaves adicionais, totaliza 5.918.015 €, conforme Tabela 19.

Tabela 19. Apuramento da remuneração de capital sobre a reposição de equilíbrio financeiro

	Valor (€)
(1) Défice de exploração apurado no Subcapítulo 3.2.	58 902 604
(2) Aeronaves adicionais	6 208 496
(3) Cedência de pessoal	1 306 211
(4) Subtotal (1)-(2)-(3)	51 387 897
(5) Remuneração de capital apurado no Subcapítulo 3.2.	5 966 023
(6) Remuneração de capital das aeronaves adicionais	335 229
(7) Subtotal (5)-(6)	5 630 794
(8) Proporção (7)/(4)	10,96%
(9) Défice de exploração não elegível dos voos adicionais	438 124
(10) Subtotal (4)-(9)	50 949 773
(11) Apuramento (8)x(10)	5 582 787
Remuneração de capital total (6)+(11)	5 918 015

Fonte: Elaboração própria

O valor total de compensação financeira corrigida ascende a 64.382.495 €, tal como apresentado na Tabela 20. Este valor é superior em 4.446.397 € face ao valor de compensação financeira solicitada pela Concessionária.

²³ Rendas de locação operacional e gastos com cedência de pessoal não concorrem para o apuramento da remuneração de capital



Tabela 20. Compensação financeira solicitada pela Concessionária e valor de compensação financeira corrigida, com remuneração de capital sobre a reposição de equilíbrio financeiro (€)

	Solicitado	Corrigido	Diferença
Défice de Exploração	58 938 238	58 464 480	-473 758
Remuneração do Capital	997 860	5 918 015	+4 920 155
Total	59 936 098	64 382 495	+4 446 397

Fonte: Elaboração própria

Tendo em conta o valor constante da Proposta de 28.000.620 € para o 3º ano de exploração do Contrato, a diferença entre o valor da compensação financeira corrigido e o valor contratualizado corresponde ao valor de reposição de equilíbrio financeiro (incluindo a remuneração de capital), que se cifra em 36.381.875 €, conforme demonstra a Tabela 21.

Tabela 21. Apuramento do valor de reposição de equilíbrio financeiro, com remuneração de capital sobre a reposição de equilíbrio financeiro (€)

	Corrigido	Proposta	Reposição de equilíbrio financeiro
Défice de Exploração	58 464 480	27 002 762	31 461 720
Remuneração do Capital	5 918 015	997 860	4 920 155
Total	64 382 495	28 000 620	36 381 875

Fonte: Elaboração própria

Caso não haja lugar a remuneração de capital adicional, a Concessionária deverá apenas ser ressarcida do montante referente ao agravamento de gastos e perda de receitas decorrentes das modificações unilaterais e/ou alterações anormais e imprevisíveis das condições em que se baseou o Contrato.

Já tendo sido apurado o agravamento de défice de exploração decorrentes destas modificações e alterações, apresentado na Tabela 18, a compensação financeira global é dada pela soma entre a compensação financeira prevista na Proposta para o 3º ano de exploração (que inclui remuneração de capital de 997.860 €) e a reposição de equilíbrio financeiro sem remuneração de capital adicional.

O valor total de compensação financeira corrigida ascende a 59.462.340 €, tal como apresentado na Tabela 22. Este valor é inferior em 473.758 € face ao valor de compensação financeira solicitada pela Concessionária, decorrente dos apuramentos realizados na Tabela 8 e na Tabela 17.

Tabela 22. Compensação financeira solicitada pela Concessionária e valor de compensação financeira corrigida, sem remuneração de capital sobre a reposição de equilíbrio financeiro (€)

	Solicitado	Corrigido	Diferença
Défice de Exploração	58 938 238	58 464 480	-473 758
Remuneração do Capital	997 860	997 860	-
Total	59 936 098	59 462 340	-473 758

Fonte: Elaboração própria



Em qualquer dos entendimentos, a variação entre o valor contratualizado e o valor pago é superior a 100%, também carecendo do devido enquadramento no Direito da Contratação Pública.



6. ENQUADRAMENTO NO CONCEITO DE COMPENSAÇÃO EXCESSIVA

Independentemente da forma de cálculo da compensação financeira prevista no Contrato, é necessário garantir que esta compensação financeira não é considerada uma compensação excessiva. De acordo com o terceiro critério Altmark²⁴, de forma a não ser considerada uma ajuda de estado:

*A compensação não pode ultrapassar o que é necessário para cobrir total ou parcialmente os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável pela execução destas obrigações.*²⁵

Atente-se à definição de compensação excessiva por parte da Comissão Europeia:

*Compensação que a empresa recebe em excesso do que é necessário para cobrir os custos líquidos incorridos no cumprimento das obrigações de serviço público, incluindo um lucro razoável.*²⁶

Atente-se, ainda, à definição de lucro razoável:

(...) taxa de rentabilidade sobre o capital que seria exigida por uma empresa típica que estivesse a considerar a possibilidade de prestar o serviço de interesse económico geral durante a totalidade do período de atribuição, tendo em conta o nível de risco. «Taxa de rentabilidade sobre o capital» significa a taxa interna de rentabilidade que a empresa obtém sobre o capital investido ao longo do período de atribuição. O nível de risco depende dos setores em causa, do tipo de serviço e das características da compensação (...).

*(...) uma taxa de rentabilidade sobre o capital que não exceda a taxa de swap relevante acrescida de um prémio de 100 pontos-base deve ser considerada razoável (...).*²⁷

A Comissão Europeia publica, semestralmente, a taxa *swap* a considerar para diferentes maturidades. No último semestre de 2024, a taxa *swap* a 5 anos (mesma duração do Contrato), era 2,83%²⁸, que acrescida aos

²⁴ Acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de julho de 2003 - Processo C-280/00

²⁵ Comissão Europeia (2013). Guia relativo à aplicação das regras da união Europeia em matéria de auxílios estatais, de «contratos públicos» e de «mercado interno» aos serviços de interesse económico e geral e, nomeadamente, aos serviços sociais de interesse geral. Documento de trabalho dos serviços da Comissão. Bruxelas: Comissão Europeia. Ponto 61

²⁶ Comissão Europeia (2013). Guia relativo à aplicação das regras da união Europeia em matéria de auxílios estatais, de «contratos públicos» e de «mercado interno» aos serviços de interesse económico e geral e, nomeadamente, aos serviços sociais de interesse geral. Documento de trabalho dos serviços da Comissão. Bruxelas: Comissão Europeia. Ponto 140

²⁷ Comissão Europeia (2013). Guia relativo à aplicação das regras da união Europeia em matéria de auxílios estatais, de «contratos públicos» e de «mercado interno» aos serviços de interesse económico e geral e, nomeadamente, aos serviços sociais de interesse geral. Documento de trabalho dos serviços da Comissão. Bruxelas: Comissão Europeia. Ponto 131

²⁸ https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/legislation/sgei/swap-rate-proxies_en



100 pontos-base, resulta numa taxa de rendibilidade máxima de 3,83%. Esta taxa é superior à taxa de remuneração calculada de acordo com o estipulado no Caderno de Encargos (5,932%).

Não obstante, para contratos plurianuais, atente-se ao seguinte mecanismo de validação:

(...) um prestador pode receber uma compensação superior ao custo líquido suportado no cumprimento das obrigações de serviço público de um determinado ano, desde que não haja compensação excessiva durante a duração total do contrato.²⁹

Assim, deve-se ter em conta, não apenas a compensação financeira do presente período, mas todas as compensações financeiras recebidas no âmbito do Contrato. Neste sentido, é nosso entendimento que a validação da eventual existência de compensação excessiva deverá ser efetuada no final do Contrato, fazendo a verificação com base em todas as compensações financeiras validadas e pagas em cada ano do Contrato.

²⁹ Comissão Europeia (2013). Guia relativo à aplicação das regras da união Europeia em matéria de auxílios estatais, de «contratos públicos» e de «mercado interno» aos serviços de interesse económico e geral e, nomeadamente, aos serviços sociais de interesse geral. Documento de trabalho dos serviços da Comissão. Bruxelas: Comissão Europeia. Ponto 141



7. RECOMENDAÇÕES

Neste capítulo, apresentam-se as recomendações e conselhos para a elaboração do Relatório de Execução Financeira e a metodologia a utilizar para o apuramento e validação das receitas e gastos que concorrem para a determinação da compensação financeira e do eventual direito de reposição do equilíbrio financeiro.

Embora algumas destas recomendações já tenham sido apresentadas em anteriores relatórios referentes a verificações e análises efetuadas no âmbito de anteriores trabalhos desta natureza, reforça-se a importância da sua aplicação para um apuramento mais adequado do valor de compensação financeira e eventual reposição do equilíbrio financeiro no futuro.

Recomendação n.º 1

A Concessionária deverá apresentar, no Relatório de Execução Financeira, um quadro em que se confronte, por rota e por tipo de aeronave, o número de voos propostos em sede de Proposta, o número de voos com alterações e o número de voos efetivamente realizados.

Recomendação n.º 2

O Relatório de Execução Financeira deverá estar assinado por todos os membros do Conselho de Administração, pelo Contabilista Certificado e pelo Revisor Legal de Contas, conforme exigido no Caderno de Encargos³⁰.

Recomendação n.º 3

A Concessionária deverá demonstrar, no Relatório de Execução Financeira, o cumprimento com o Plano de Exploração aprovado e as justificações para eventuais incumprimentos, devendo, simultaneamente, demonstrar o cumprimento com as frequências e capacidades mínimas estabelecidas em sede de Obrigações de Serviço Público.

Recomendação n.º 4

Considerando a aparente incapacidade da Concessionária prever com razoável exatidão o incremento do défice inerente aos voos adicionais, dever-se-á dispensar a menção ao acréscimo de custos decorrentes das alterações ao plano de exploração, sob pena de ser despropositada.

Recomendação n.º 5

A Concessionária só deverá imputar as receitas e gastos decorrentes da execução do objeto do Contrato. A exploração de rotas não previstas no Caderno de Encargos nem sujeitas a Obrigações de Serviço Público não devem ser enquadradas no âmbito da Concessão, exceto se devidamente aprovado o seu enquadramento no âmbito das Obrigações de Serviço Público em vigor.

³⁰ N.º 3 da Cláusula 25.ª



Recomendação n.º 6

Considerando a possibilidade da Concessionária realizar contratos de locação operacional em moeda estrangeira, cujas rendas são passíveis de serem enquadradas na compensação financeira³¹, deverão estar previstos mecanismos de proteção ao risco cambial (*hedge*) de forma a evitar a oneração do Contrato por via de custos financeiros. Os custos financeiros não concorrem para o apuramento do défice de exploração³², mas estão abrangidos no valor das rendas pagas.

Recomendação n.º 7

A soma dos valores apurados pelas diferentes modificações unilaterais ou alterações anormais e imprevisíveis ao Contrato para efeitos de reposição de equilíbrio financeiro não pode resultar num valor superior ao efetivo incremento de défice face ao previsto na Proposta, exceto em casos em que o método de apuramento de reposição de equilíbrio financeiro previsto no Caderno de Encargos seja diferente do défice incremental gerado por estas modificações e alterações.

Recomendação n.º 8

A Concessionária deverá apresentar, no Relatório de Execução Financeira, a verificação de existência de compensação financeira excessiva, conforme estipulado nas regras comunitárias.

³¹ Alínea b) do n.º 2 da Cláusula 25.ª do Caderno de Encargos

³² Alínea a) do n.º 2 da Cláusula 25.ª do Caderno de Encargos



8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a análise ao Relatório de Execução Financeira elaborada pela Concessionária, declaramos que foram obtidos e avaliados todos os elementos necessários para a emissão de um parecer profissional e independente sobre a compensação financeira a atribuir, embora de cariz preliminar e sujeito a confirmação após a revisão oficial de contas de 2024.

Relativamente à verificação das despesas envolvidas no défice de exploração, o valor apresentado pela Concessionária encontra-se em conformidade com os registos contabilísticos. Não foram encontradas diferenças materialmente relevantes entre os balancetes contabilísticos e os Anexos I e II do Relatório de Execução Financeira.

No que refere ao apuramento do défice de exploração, é nosso entendimento que a Concessionária imputa indevidamente défice gerado por voos realizados em rotas não sujeitas a Obrigações de Serviço Público.

No que concerne à justificação de existência de modificações unilaterais e alterações anormais e imprevisíveis das condições em que se baseou o Contrato, evidencia-se que o Relatório de Execução Financeira apresenta justificações e provas documentais. Não obstante, foram solicitados documentos e esclarecimentos adicionais para melhor entendimento das peças e valores constantes no Relatório de Execução Financeira.

Não ficou comprovado que a totalidade de voos adicionais a que a Concessionária se refere tenham efetivamente sido solicitados ou aprovados pela Concedente. Foi corrigido o número de voos adicionais de acordo com as provas documentais.

A Concessionária solicitou ainda reposição de equilíbrio financeira devido ao aumento dos preços dos combustíveis e taxas aeroportuárias, apesar de esta ser uma situação inócua devido à metodologia utilizada para a reposição de equilíbrio financeiro referente aos voos adicionais já incorporar todos os gastos incorridos, à exceção de gastos não justificados.

O nosso parecer é que se encontra validado um défice de exploração de 58.464.480 €.

Considerando a omissão no Caderno de Encargos sobre a atribuição da remuneração de capital sobre os gastos que concorrem para a reposição de equilíbrio financeiro, é colocado ao entendimento da Concedente o montante de compensação financeira a pagar, que poderá ascender a 59.462.340 €, caso não inclua remuneração de capital sobre os gastos que concorrem para a reposição de equilíbrio financeiro, ou a 64.382.495 €, caso inclua remuneração de capital sobre todos os gastos de exploração, incluindo os que concorrem para a reposição de equilíbrio financeiro. A variação entre o valor contratualizado e o valor corrigido é +112,4% ou +129,9%, consoante o entendimento.



9. DOCUMENTAÇÃO DE REFERÊNCIA

- Comunicação da Comissão 2020/C 29/08. *Alteração de obrigações de serviço público relativas a serviços aéreos regulares*. Jornal Oficial da União Europeia, C 29, 28 de janeiro de 2020.
- Contrato de concessão do serviço de transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores – 2021 - 2026.
- Dados estatísticos e balancetes da SATA Air Açores.
- Documentos que constituem a Proposta da SATA Air Açores.
- Resolução do Conselho do Governo n.º 134/2021, de 31 de maio. *Visando a promoção da coesão social e territorial da Região, é criado um subsídio em benefício do passageiro residente na Região Autónoma dos Açores, para promoção da mobilidade interilhas, aprovando o respetivo regulamento*. Jornal Oficial I Série - N.º 84, 31 de maio de 2021.
- Resolução do Conselho do Governo n.º 141/2021, de 2 de junho. *Autoriza a realização de um concurso público, com publicidade internacional, para a formação de um contrato de concessão do serviço público de transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores, por um período de 5 anos*. Jornal Oficial I Série - N.º 86, 2 de junho de 2021.
- Resolução do Conselho do Governo n.º 22/2023, de 9 de fevereiro. *Renova, para o ano de 2023, o subsídio em benefício do passageiro residente na Região Autónoma dos Açores*. Jornal Oficial I Série – N.º 14, 9 de fevereiro de 2023.
- Resolução do Conselho do Governo n.º 107/2024, de 29 de julho. *Mantem em vigor, ao abrigo do Orçamento da Região Autónoma dos Açores para o ano de 2024, o subsídio a atribuir em benefício do passageiro residente na Região Autónoma dos Açores, assim como proceder a alterações pontuais no regulamento respetivo. Revoga a Resolução do Conselho do Governo n.º 227/2023, de 13 de dezembro*. Jornal Oficial I Série – N.º 77, 29 de julho de 2024.
- SATA Air Açores (2024). *Relatório Anual Integrado 2023*.
- SATA Air Açores. *Relatório de Execução Financeira. OSP Inter-Ilhas Açores 2021-2026. 3º ano de exploração – novembro 2023 a outubro 2024*.
- Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia. *Concurso público com publicidade internacional para a concessão do serviço de transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores – 2021 -2026. Caderno de Encargos*.



10. ANEXOS



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Mobilidade

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Rua Dr. Bruno Tavares Carreiro nº 6 - 9º Piso
9500-019 Ponta Delgada

Sua Referência
SAI-SP/2024/87

Nossa Referência
SAI/2024/830

Data
2 de outubro de 2024

ASSUNTO: P10 - S24 - Constrangimentos possíveis na oferta das ligações aéreas regulares no interior da Região Autónoma dos Açores

Relativamente ao assunto e vosso ofício supracitados, cumpre-nos informar V. Ex^a que por despacho da senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 01.10.2024, foi autorizado a realização dos voos adicionais nos termos propostos.

Com os nossos cumprimentos, e estima pessoal,

O DIRETOR REGIONAL

Francisco Duarte da Silva Bettencourt

Dist: SGC230/2024/2130
ID:GG



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Mobilidade

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Rua Dr. Bruno Tavares Carreiro n° 6 - 9° Piso

9500-019 Ponta Delgada

Sua Referência
SAI-SP/2024/75

Nossa Referência
SAI/2024/746

Data
4 de setembro de 2024

ASSUNTO: P9 – S24 - Constrangimentos possíveis na oferta das ligações aéreas regulares no interior da Região Autónoma dos Açores

Relativamente ao assunto e vosso ofício supracitados, cumpre-nos informar V. Ex^a que por despacho da senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 29.08.2024, foi autorizado a realização dos voos adicionais nos termos propostos.

Com os nossos cumprimentos,

311 O DIRETOR REGIONAL

Francisco Duarte da Silva Bettencourt

Dist: SGC0230/2024/1951
ID:CMN



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Mobilidade

Exmo. Senhor

Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Rua Dr. Bruno Tavares Carreiro n° 6 - 9° Piso

9500-019 Ponta Delgada

Sua Referência
SAI-SP/2024/63

Nossa Referência
SAI/2024/640

Data
26 de julho de 2024

ASSUNTO: P8 – S24 - Constrangimentos possíveis na oferta das ligações aéreas regulares no interior da Região Autónoma dos Açores

Relativamente ao assunto e vosso ofício supracitados, cumpre-nos informar V. Ex^a que por despacho da senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 25.07.2024, foi autorizado a realização dos voos adicionais nos termos propostos.

Com os nossos cumprimentos.

PI/O DIRETOR REGIONAL

Francisco Duarte da Silva Bettencourt

Dist: SGC230/2024/1773
ID:GG



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Mobilidade

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Rua Dr. Bruno tavares Carreiro nº 6 - 9º Piso

9500-119 Ponta Delgada

Sua Referência
SAI-SP/2024/43

Nossa Referência
SAI/2024/554

Data
4 de julho de 2024

**ASSUNTO: CONSTRANGIMENTOS POSSÍVEIS NA OFERTA DAS LIGAÇÕES
AÉREAS REGULARES NO INTERIOR DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS
AÇORES**

Relativamente ao assunto e vosso ofício supracitados, cumpre-nos informar V. Ex^a que por despacho da senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 03.07.2024, foi autorizado a realização dos voos adicionais nos termos propostos.

Com os nossos cumprimentos.

O DIRETOR REGIONAL

Francisco Duarte da Silva Bettencourt

Dist: 0230/2024/1495
ID: GG



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Mobilidade

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Rua Dr. Bruno tavares Carreiro n° 6 - 9° Piso

9500-119 Ponta Delgada

Sua Referência
SAI-SP/2024/38

Nossa Referência
SAI/2024/534

Data
1 de julho de 2024

**ASSUNTO: CONSTRANGIMENTOS POSSÍVEIS NA OFERTA DAS LIGAÇÕES
AÉREAS REGULARES NO INTERIOR DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS
AÇORES**

Relativamente ao assunto e vosso ofício supracitados, cumpre-nos informar V. Ex^a que por despacho da senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 29.06.2024, foi autorizado a realização dos voos adicionais nos termos propostos

Com os nossos cumprimentos.

O DIRETOR REGIONAL

Francisco Duarte da Silva Bettencourt

Dist: 0230/2024/1447
ID: FF



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Mobilidade

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Rua Dr. Bruno tavares Carreiro n° 6 - 9° Piso

9500-119 Ponta Delgada

Sua Referência
SAI-SP/2024/37

Nossa Referência
SAI/2024/533

Data
1 de julho de 2024

**ASSUNTO: CONSTRANGIMENTOS POSSÍVEIS NA OFERTA DAS LIGAÇÕES
AÉREAS REGULARES NO INTERIOR DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS
AÇORES**

Relativamente ao assunto e vosso ofício supracitados, cumpre-nos informar V. Ex^a que por despacho da senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 29.06.2024, foi autorizado a realização dos voos adicionais nos termos propostos.

Com os nossos cumprimentos.

O DIRETOR REGIONAL

Francisco Duarte da Silva Bettencourt

Dist: 0230/2024/1434
ID: FV



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Mobilidade

Exmos. Senhores

Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Rua Dr. Bruno Tavares Carreiro n.º 6 - 9.º Piso

9500-119 Ponta Delgada

Sua Referência
SAI-SP/2024/28

Nossa Referência
SAI/2024/478

Data
17 de junho de 2024

ASSUNTO: P4-S24 - Constrangimentos possíveis na oferta das ligações aéreas regulares no interior da Região Autónoma dos Açores

Relativamente ao assunto e vosso ofício supracitados, cumpre-nos informar V. Ex^a que por despacho da senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 12.06.2024, foi autorizado a realização dos voos adicionais nos termos propostos.

Com os nossos cumprimentos.

FD O DIRETOR REGIONAL

Francisco Duarte da Silva Bettencourt

Dist: SGC.230/2024/1079
ID: GG



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Mobilidade

Exma. Senhora
Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Av. Infante D. Henrique, n.º 55 - 6º
9504-528 Ponta Delgada

Sua Referência	Nossa Referência	Data
	SAI/2024/331	30 de abril de 2024

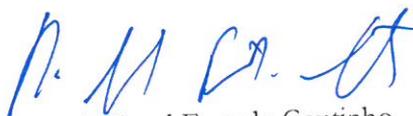
ASSUNTO: P3 – S24 - Constrangimentos possíveis na oferta das ligações aéreas regulares no interior da Região Autónoma dos Açores

Relativamente ao assunto e vosso ofício supracitados, cumpre-nos informar V. Ex^a que por despacho da senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 29.04.2024, foi deferido o pedido para a realização dos voos adicionais solicitados.

No entanto, todos os voos que se venham a verificar uma taxa de ocupação acima de 70%, num dos sentidos, estes não deverão ser contemplados para efeitos de reposição do equilíbrio financeiro, nos termos da Cláusula 26^a do Caderno de Encargos que rege o contrato de concessão em apreço, e do seu Anexo I.

Com os nossos cumprimentos.

O DIRETOR REGIONAL


Rui Miguel Furtado Coutinho

Dist: SGC230/2024/960
ID:GG



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Mobilidade

Exma. Senhora
Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Av. Infante D. Henrique, n.º 55 - 6.º

9504-528 Ponta Delgada

Sua Referência
SAI-SP/2024/22

Nossa Referência
SAI/2024/284

Data
12 de abril de 2024

ASSUNTO: SAI-SP/2024/22 - P2 – S24 - Constrangimentos possíveis na oferta das ligações aéreas regulares no interior da Região Autónoma dos Açores

Relativamente ao assunto e vosso ofício supracitados, cumpre-nos informar V. Exa. que por despacho da Senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 11.04.2024, foi autorizada a realização dos voos adicionais solicitados.

Com os nossos cumprimentos.

O DIRETOR REGIONAL

Rui Miguel Furtado Coutinho

Dist: SGC230/2024/6850
ID: TL



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Mobilidade

Exma. Senhora
Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Av. Infante D. Henrique, n.º 55 - 6º

9504-528 Ponta Delgada

Sua Referência

Nossa Referência
SAI/2024/247

Data
2 de abril de 2024

ASSUNTO: P1 – S24 - Constrangimentos possíveis na oferta das ligações aéreas regulares no interior da Região Autónoma dos Açores

Relativamente ao assunto e vosso ofício supracitados, cumpre-nos informar V. Ex^a que por despacho da senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 29.03.2024, foi autorizado a realização dos voos adicionais nos termos propostos, por conta do “Banco de Horas”.

De acordo com os nossos dados, encontram-se disponíveis 4 horas do “Banco de Horas”, contemplando o já comprometido e ainda não realizado, aquando da aprovação do Plano de Exploração e pedidos de voos adicionais já autorizados e ainda não realizados

Com os nossos cumprimentos.

O DIRETOR REGIONAL

Rui Miguel Fortado Coutinho

Dist: SGC230/2024/702
ID:GG



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Mobilidade

Exma. Senhora
Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Av. Infante D. Henrique, n.º 55 - 6º

9504-528 Ponta Delgada

Sua Referência
SAI-SP*/2024/19

Nossa Referência
SAI/2024/205

Data
15 de março de 2024

ASSUNTO: SAI-SP/2024/19 - P11 - Constrangimentos possíveis na oferta das ligações aéreas regulares no interior da Região Autónoma dos Açores

Relativamente ao assunto e vosso ofício supracitados, cumpre-nos informar V. Exa. que por despacho da Senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 14.03.2024, foi autorizada a realização dos voos adicionais solicitados.

Solicita-se o envio, doravante, de informação relativa à taxa de ocupação dos voos adicionais autorizados e realizados.

Com os nossos cumprimentos.

O DIRETOR REGIONAL

Rui Miguel Furtado Coutinho

Dist: SGC230/2024/618
ID: GG



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Mobilidade

Exma. Senhora
Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Av. Infante D. Henrique, n.º 55 - 6º

9504-528 Ponta Delgada

Sua Referência

Nossa Referência

SAI/2024/197

Data

12 de março 2024

ASSUNTO: Disponibilidade de voo no dia 18 de março

Em resposta o vosso email de 12 de março p.p, relacionado com o assunto em epígrafe., vimos por este meio aprovar a rotação extraordinária, Ponta Delgada-Corvo-Ponta Delgada, em Q200, no dia 18 de março, a qual representa um acréscimo de custos operacionais variáveis na ordem dos 2.900,00€.

Com os nossos cumprimentos.

O DIRETOR REGIONAL

Rui Miguel Furtado Coutinho

Dist: SGC0200/2024/986
ID: TL



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Mobilidade

Exma. Senhora
Presidente do Conselho de Administração da
SATA Gestão de Aeródromos, S.A.
Rua Dr. José Bruno Tavares Carreiro n.º 6 - 1.º
Piso

9500-119 Ponta Delgada

Sua Referência
SAI-SP/2024/14

Nossa Referência
SAI/2024/165

Data
6 de março de 2024

ASSUNTO: P9 - Constrangimentos possíveis na oferta das ligações aéreas regulares no interior da Região Autónoma dos Açores

Relativamente ao assunto e vosso ofício supracitados, cumpre-nos informar V. Exa. que por despacho da Senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 05.03.2024, foi indeferido o pedido para a realização dos voos adicionais solicitados.

Com os nossos cumprimentos.

O DIRETOR REGIONAL



Rui Miguel Furtado Coutinho

Dist: SGC230/2024/429
ID:GG

 **sata** Gestão de Aeródromos
SATA GESTÃO DE AERÓDROMOS, SA
Rua Dr. José Bruno Tavares Carreiro, 6 - 1.º
9500-119 Ponta Delgada

07/03/2024



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS

Direção Regional da Mobilidade

Exma. Senhora

Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Av. Infante D. Henrique, n.º 55 - 6º

9504-528 Ponta Delgada

Sua Referência
SAI-SP/2024/15

Nossa Referência
SAI/2024/164

Data
6 de março de 2024

ASSUNTO: P10 - Constrangimentos possíveis na oferta das ligações aéreas regulares no interior da Região Autónoma dos Açores

Relativamente ao assunto e vosso ofício supracitados, cumpre-nos informar V. Exa. que por despacho da Senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 05.03.2024, foi autorizada a realização dos voos adicionais solicitados.

Com os nossos cumprimentos.

O DIRETOR REGIONAL

Rui Miguel Furtado Coutinho

Dist: SGC230/2024/511
ID:TL



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Mobilidade

Exma. Senhora

Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Av. Infante D. Henrique, n.º 55 - 6º

9504-528 Ponta Delgada

Sua Referência
SAI-SP/2024/12

Nossa Referência
SAI/2024/137

Data
22 de fevereiro de 2024

ASSUNTO: P8 - Constrangimentos possíveis na oferta das ligações aéreas regulares no interior da Região Autónoma dos Açores

Relativamente ao assunto e vosso ofício supracitados, cumpre-nos informar V. Ex^a que por despacho da senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 21.02.2024, foi autorizada a realização dos voos adicionais solicitados na rota Ponta Delgada-Terceira-Ponta Delgada para os dias 3,10, 24 e 28 de março.

Com os nossos cumprimentos.

O DIRETOR REGIONAL

Rui Miguel Furtado Coutinho

Dist: SGC230/2024/398
ID:GG



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Mobilidade

Exma. Senhora
Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Av. Infante D. Henrique, n.º 55 - 6º

9504-528 Ponta Delgada

Sua Referência
SAI-SP/2024/4

Nossa Referência
SAI/2024/56

Data
18 de janeiro de 2024

ASSUNTO: P6 - Constrangimentos possíveis na oferta das ligações aéreas regulares no interior da Região Autónoma dos Açores – Esclarecimento

Na sequência da receção do ofício referido em epígrafe, constatou-se ter havido um lapso na data referente à **rota Terceira - São Jorge - Terceira**, efetivamente, onde se lê 16 dezembro e 3 de janeiro **deverá ler-se 21 de janeiro**.

Com os nossos cumprimentos.

O DIRETOR REGIONAL

Rui Miguel Furtado Coutinho

Dist: SGC230/2024/66
ID: TL



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Mobilidade

Exma. Senhora
Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Av. Infante D. Henrique, n.º 55 - 6º

9504-528 Ponta Delgada

Sua Referência
SAI-SP/2024/3

Nossa Referência
SAI/2024/25

Data
10 de janeiro de 2024

ASSUNTO: SAI-SP/2024/3 - P6 - Constrangimentos possíveis na oferta das ligações aéreas regulares no interior da Região Autónoma dos Açores

Relativamente ao assunto e vosso ofício supracitados, cumpre-nos informar V. Exa. que por despacho da Senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 09.01.2024, foi autorizada a realização dos seguintes voos adicionais solicitados:

Ponta Delgada – Terceira– Ponta Delgada (4,5 rotações)

Datas: 21 de janeiro e 9, 14 e 18 de fevereiro

Ponta Delgada – São Jorge – Ponta Delgada (1,5 rotações)

Datas: 20 e 21 de janeiro

Terceira– São Jorge - Terceira (0,5 rotação)

Datas: 16 de dezembro e 3 de janeiro.

Com os nossos cumprimentos.

O DIRETOR REGIONAL



Rui Miguel Furtado Coutinho

Dist: SGC230/2024/66
ID: GG



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS

Direção Regional da Mobilidade

Exma. Senhora

Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Av. Infante D. Henrique, n.º 55 - 6º

9504-528 Ponta Delgada

Sua Referência

SAI-SP/2023/120

Nossa Referência

SAI/2023/990

Data

18 de dezembro de 2023

ASSUNTO: P5 - Constrangimentos possíveis na oferta das ligações aéreas regulares no interior da Região Autónoma dos Açores

Relativamente ao assunto e vosso ofício supracitados, cumpre-nos informar V. Exa. que por despacho da Senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 14.12.2023, foi autorizada a realização dos voos adicionais solicitados.

Com os nossos cumprimentos.

RM O DIRETOR REGIONAL

Rui Miguel Furtado Coutinho

flower

Dist: SGC230/2023/2600
ID:GG



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS

Direção Regional da Mobilidade

Exma. Senhora

Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Av. Infante D. Henrique, n.º 55 - 6º

9504-528 Ponta Delgada

Sua Referência

SAI-SP/2023/122

Nossa Referência

SAI/2023/989

Data

18 de dezembro de 2023

ASSUNTO: P3 - Constrangimentos possíveis na oferta das ligações aéreas regulares no interior da RAA.

Relativamente ao assunto e vosso ofício supracitados, cumpre-nos informar V. Exa. que por despacho da Senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 14.12.2023, foi autorizada a realização dos voos adicionais solicitados.

Com os nossos cumprimentos.

RM O DIRETOR REGIONAL

Rui Miguel Furtado Coutinho

Dist: SGC230/2023/2456
ID:GG



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Mobilidade

Exma. Senhora

Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Av. Infante D. Henrique, n.º 55 - 6º

9504-528 Ponta Delgada

Sua Referência

SAI-SP/2023/118

Nossa Referência

SAI/2023/972

Data

13 de novembro de 2023

ASSUNTO: P4 - Constrangimentos possíveis na oferta das ligações aéreas regulares no interior da Região Autónoma dos Açores

Relativamente ao assunto e vosso ofício supracitados, cumpre-nos informar V. Exa. que por despacho da Senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 12.12.2023, foi autorizada a realização dos voos adicionais solicitados por conta do equilíbrio financeiro do contrato.

Com os nossos cumprimentos.

O DIRETOR REGIONAL

Rui Miguel Furtado Coutinho

Dist: SGC0230/2023/2579
ID:TL



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Mobilidade

Exma. Senhora
Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Av. Infante D. Henrique, n.º 55 - 6.º

9504-528 Ponta Delgada

Sua Referência	Nossa Referência	Data
SAI-SP/2023/113 e SAI-SP/2023/117	SAI/2023/930	5 de dezembro de 2023

ASSUNTO: Adição da rotação PDL-HOR-PDL em Q200 à quinta-feira de manhã – W23/24

Em resposta aos vossos ofícios supra indicados, somos a informar que, por despacho da Senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 04/12/2023, foi autorizada a adição da rotação PDL-HOR-PDL, em Q200, à 5ª feira de manhã para a estação IATA Inverno 2023-24, visando permitir a ligação com Lisboa, via Ponta Delgada.

Com os nossos cumprimentos.

O DIRETOR REGIONAL

Rui Miguel Furtado Coutinho

Dist: SGC0230/2023/2320
ID: GG



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Mobilidade

Exma. Senhora

Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Av. Infante D. Henrique, n.º 55 - 6º

9504-528 Ponta Delgada

Sua Referência

SAI-SP/2023/112

Nossa Referência

SAI/2023/880

Data

13 de novembro de 2023

ASSUNTO: P2 - Constrangimentos possíveis na oferta das ligações aéreas regulares no interior da Região Autónoma dos Açores

Relativamente ao assunto e vosso ofício supracitados, cumpre-nos informar V. Ex^a que por despacho da senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 11.11.2023, foi autorizada a realização dos voos adicionais solicitados por conta do equilíbrio financeiro do contrato.

Com os nossos cumprimentos.

O DIRETOR REGIONAL

Assinado por: **Rui Miguel Furtado Coutinho**
Num. de Identificação: 11074870
Data: 2023.11.17 10:53:46-01'00'



CHAVE MÓVEL

Rui Miguel Furtado Coutinho

Dist: SGC230/2023/2318

ID:GG



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Mobilidade

Exma. Senhora
Presidente do Conselho de Administração da
SATA Air Açores
Av. Infante D. Henrique, n.º 55 - 6º

9504-528 Ponta Delgada

Sua Referência
SAI-SP-2023-99

Nossa Referência
SAI/2023/861

Data
30 de outubro de 2023

ASSUNTO: P01 - Constrangimentos possíveis na oferta das ligações aéreas regulares no interior da Região Autónoma dos Açores

Relativamente ao assunto e vosso ofício supracitados, cumpre-nos informar V. Ex^a que por despacho da senhora Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, datado de 27.10.2023, foi autorizada a realização dos voos adicionais solicitados por conta do equilíbrio financeiro do contrato.

Com os nossos cumprimentos.

O DIRETOR REGIONAL



Rui Miguel Furtado Coutinho

Dist: SGC230/2023/2115
ID:TL



fundo de maneio