

Plano da SATA prevê aumento da eficiência operacional, reestruturação da frota e reduções salariais

O Plano de Reestruturação da SATA, imposto pela Comissão Europeia, prevê, até 2028, um aumento da eficiência operacional, negociação com fornecedores, reestruturação da frota, renegociação com locadoras, menos aluguer de aviões, negociação de novas aeronaves, reduções salariais do pessoal e outras economias explicadas no documento.

O Plano, a que o “Diário dos Açores” teve acesso, contém outras medidas, já divulgadas, como a ajuda estatal no valor de 453,25 milhões de euros em empréstimos, divididos em empréstimos directos de 144,5 milhões de euros e assunção de dívida de 173,8 milhões de euros, num total de 318,25 milhões de euros a converter em capital próprio, e em garantias estatais de 135 milhões de euros concedidas até 2028 para financiamento facultado por bancos e outras instituições financeiras.

Do longo pacote descrito em várias dezenas de páginas, estão inscritas outras medidas, também já divulgadas, como o desinvestimento de uma participação de controlo (51%) na Azores Airlines, o desdobramento da atividade de assistência em terra e uma reorganização da estrutura empresarial da SATA, com a criação de uma ‘holding’ que substitui a SATA Air Açores no controlo das suas operações subsidiárias.

Crescentes dificuldades nos últimos 7 anos

Na longa explicação sobre a situação do Grupo SATA, é descrito que a companhia “experimentou crescentes dificuldades financeiras pelo menos nos últimos sete anos” e que, em 2019, o montante de 464 milhões de euros de passivos supera em muito ativos no valor de 234 milhões de euros.

“Entre 2014 e 2019, apesar de o volume de negócios anual ter crescido cerca de 5,1%, a SATA registou perdas de resultados líquidos contínuas, agravando-se desde 2017”, lê-se no Plano de Reestruturação.

Assim, a SATA, cujo património já era negativo em 2014, diminuiu para se tornar profundamente negativo em 31 de dezembro de 2019, enquanto a dívida líquida aumentou 63% no mesmo período.

60% do total da carga aérea

Ao longo das explicações para a reestruturação, é muitas vezes referida a importância da SATA para as populações insulares das ilhas açorianas, acrescentando que a SATA movimenta toda a carga aérea dentro das ilhas dos Açores, ou seja, cerca de 2 900 toneladas por ano, e cerca de

1 500 toneladas por ano dos Açores para outros destinos, ou seja, cerca de 60% do total da carga aérea fora dos Açores, incluindo peixe (cerca de 60%), correio (cerca de 10%) e material médico.

À luz de todas as considerações descritas nas páginas, a Comissão Europeia “decidiu assim: não levantar objeções ao auxílio individual à SATA Air Açores por um período de seis meses num montante não superior a 133 milhões de euros de necessidades de liquidez das suas atividades essenciais relacionadas com a prestação de obrigações de serviço público relacionadas com transporte aéreo para a Região dos Açores e à gestão e exploração de serviços de interesse geral nos aeroportos da mesma Região dos Açores, o que é compatível com o mercado interno, nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c) e artigo 106.º, n.º 2, do TFUE”.

Prejuízos das OSP perto dos 13 milhões

A Comissão pede ainda ao governo português que apresente, no prazo de um mês, explicações sobre o aumento de capital na SATA em 2017.

Entre as muitas informações fornecidas pela SATA à Comissão Europeia, estão as Obrigações de Serviço Público (OSP), onde é descrito que todas resultam em prejuízo, no valor global de 12,7 milhões de euros. A rota Lisboa-Horta é responsável em 50% dos prejuízos (6,6 milhões de euros), Lisboa-Pico 25% (3,1 milhões de euros), Lisboa-Santa Maria 20% (2,4 milhões de euros) e Ponta Delgada-Funchal 5% (0,6 milhões de euros).

SATA is currently in a financially unsustainable position



Negative results

Negative Operating Results (EBIT) of €214 M in the last 4 years (2015-19), weighting 28% of revenues



Level of debt

Total debt of €301 M¹ limits SATA's ability to invest in its operations and competitiveness



Negative equity

Negative equity of €369 M² hinders the company's attractiveness to private investors



Treasury problems

Covid-19's impact on the airline industry sharply damaged cash-flow generation

1. Excludes taxes, provisions and flight tickets liabilities, includes bank debt, liabilities with contractual obligations and aircraft leaseback obligations
2. Equity includes annulation of capital increases from the shareholder
Note: EBIT last year results for 2017, 2018 and 2019. Debt and equity levels correspond to Q3 2020. All figures are consolidated SATA Group
Source: Company data

13

Main assumptions underpinning the strategic plan



Fleet restructuring

Minimum fleet proposed given existent commitments

Delayed delivery of 2 A321LR already committed; legacy A320 fleet replaced with more efficient A320XLR



Network adjustments

Optimization of national PSOs¹, improving requirements for financial sustainability

Capacity to be focused on essential operations; improving connectivity with relevant markets



Demand recovery

Demand expected to recover in line with demand forecast model

Pressured context taken into account (e.g., lower avg. fare and a decrease of p.p. in load factor for 2021)



Cost restructuring

Assumptions on possibility to restructure fleet, labor (LIS base streamlining), supplier agreements and operations

Savings included in the plan account for ~80% of total savings identified



Fuel costs evolution

Fuel prices assumed at USD/barrel until 2025 from current price

Fuel consumption expected to drop by 33% per seat.km with the renewed fleet

1. National PSOs (LIS-HOR, LIS-PIX, LIS-SMA, LIS-FNC) 2. Fuel consumption per ASK
Source: Company data

35

Azores Airlines has been operating 4 public service obligations (PSO) routes which generated a negative EBIT impact of -€13 M in 2019

	HOR-LIS	LIS-PIX	LIS-SMA	PDL-FNC
Min. freq. requirements	Winter: 4 ¹ flights/week Summer: 10 ¹ flights/week	All year: 2 flights/week (higher historical volumes)	All year: 1 flight/week	
Schedule constraints	Flights in on-consecutive days; 1 freq. between 8 am & 9 pm	Both flights between Thursday and Monday	No requirements	
Fleet requirements		Mandatory jet operation	No requirements	
Revenue constraints		Fixed fares for residents and students		
Operational impacts	- Requires crew and aircraft based in LIS to comply with schedule and frequency requirements - Complicates network optimization, leading to lower crew and aircraft utilization - Frequent weather disruptions in these routes require extra crew to supplement groundings (e.g., Frequent fog in Horta + no possibility for flights to depart without daylight)			No relevant negative impacts on operation
Impact in 2019 EBIT	-€6.6 M	-€3.1 M	-€2.4 M	-€0.6 M