

# SATA pagou indemnização de 20 milhões de euros ao locador do A330 ‘Cachalote’



*Grupo SATA está em situação de falência técnica, fortemente penalizada pela SATA Internacional*

“Apesar da decisão de substituir o Airbus A330-200 ter sido tomada em Julho de 2016, a aeronave manteve-se em linha até 09-11-2018, data em que foi retirada de operação, após acumular perdas na ordem dos 16,2 milhões de euros. O processo de phase-out do Airbus A330-200 só viria a ficar concluído em Junho de 2020, na sequência do acordo estabelecido para a cessação antecipada do respectivo contrato de locação, mediante o pagamento de uma indemnização ao locador no montante de 20,4 milhões de euros”.

Esta é outra das conclusões da auditoria do Tribunal de Contas à SATA, que começamos por divulgar ontem, e que está inscrita no relatório de mais de 200 páginas.

Sobre esta reviravolta no negócio do avião ‘Cachalote’, como era conhecido, em sede de contraditório, neste particular, a entidade auditada referiu que:

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

## Decisão estratégica errada

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

versos aeroportos, que naquele período totalizaram 5,6 milhões de euros, conclui a auditoria.

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

## O argumento de Parreirão

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

Porém, a argumentação aduzida em contraditório não permite afastar o sentido das conclusões extraídas pelo Tribunal com base nas evidências recolhidas, conclui o Tribunal de Contas, que acrescenta que “não é líquido que a execução integral do Plano de Negócios 2015/2020 – no âmbito da qual se projetava a substituição dos quatro Airbus A310-300 pelos dois A330-200 – permitiria inverter a insustentabilidade a que chegara o modelo de operação da empresa. Desde logo, porque os estudos elaborados pela Aviado Partners e pela Lufthansa Consulting demonstravam analiticamente que a operação de longo curso para América do Norte não seria viável com recurso às aeronaves Airbus A330-200 numa base anual, mas apenas numa janela temporal limitada a alguns meses do verão IATA, aspeto decurado na versão do estudo da Mach, L.da, disponibilizado ao Tribunal”.

E o Tribunal prossegue: “A informação proporcionada pela contabilidade analítica viria a confirmar as conclusões daqueles estudos, tendo as perdas incorridas com aquela aeronave no período em que se manteve em linha ascendido,

em termos acumulados, a 16,2 milhões de euros.

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

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

## Decisões estratégicas sem fundamentação

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

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

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

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

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

## Situação de falência técnica do Grupo SATA

Segundo o relatório da auditoria, “o desempenho e a posição financeira do Grupo SATA foram fortemente penalizados pela operação da subsidiária Sata Internacional – Azores Airlines, S.A., sendo notória a incapacidade revelada por esta empresa para inverter a situação crítica de insustentabilidade que caracterizou o seu modelo de negócio no período em análise.

Em 2013 a posição financeira consolidada evidenciou, pela primeira vez, um capital próprio negativo – essencialmente em consequência do prejuízo incorrido naquele exercício pela referida subsidiária – circunstância que determinou a entrada do Grupo SATA em situação de falência técnica, a qual não viria a ser revertida no período em análise, não obstante as operações de aumento do capital social da Sata Air Açores, S.A., promovidas pela Região Autónoma dos Açores, totalizando 48,6 milhões de euros , cuja realização seria diferida até 2023.

Face à possibilidade de a Comissão Europeia considerar que aquelas operações configuravam auxílios estatais ilegais, em 2021 o Governo da Região Autónoma dos Açores solicitou ao Grupo SATA a devolução dos montantes relativos às entradas até então realizadas por conta dos referidos aumentos de capital, totalizando 72,6 milhões de euros, acrescida de juros no montante de 815 mil euros, verbas que a Sata Air Açores, S.A., transferiu para a Região ainda naquele ano.

Independentemente destas circunstâncias, as projectadas operações de aumento de capital seriam sempre insuficientes para fazer face aos 260 milhões de euros de prejuízos que o Grupo SATA acumulou entre 2013 e 2019, como comprova o facto de, no final deste exercício, o capital próprio se apresentar negativo, -230,3 milhões de euros, importância que integrava os aludidos 72,6 milhões de euros de aumento do capital social da Sata Air Açores, S.A., posteriormente devolvidos à Região”.