

# Relatório e contas

# 2019

Março de 2020

## Índice

<b>Principais indicadores .....</b>	<b>6</b>
<b>1 A ASA .....</b>	<b>7</b>
1.1 Informação Corporativa .....	8
1.2 Órgãos Sociais .....	9
1.3 Enquadramento .....	10
<b>2 Conjuntura económica e setorial em 2019.....</b>	<b>11</b>
<b>3 O que fizemos em 2019.....</b>	<b>14</b>
3.1 <i>Safety e Security</i> .....	15
3.2 Qualidade, Saúde e Segurança Ocupacional.....	17
3.3 Tecnologias e Inovação .....	18
3.4 Melhoria da experiência do passageiro nos aeroportos.....	19
3.5 Navegação Aérea .....	20
3.6 Investimentos.....	21
<b>4 Os nossos recursos humanos .....</b>	<b>23</b>
4.1 Recursos humanos .....	24
4.2 Formação .....	25
<b>5 O nosso desempenho em 2019 .....</b>	<b>26</b>
5.1 Desempenho operacional .....	27
5.2 Desempenho económico .....	33
5.3 Desempenho financeiro .....	34
5.4 A ASA por Segmentos de Negócio.....	35
<b>6 Perspetivas para o futuro.....</b>	<b>45</b>
<b>7 Proposta de aplicação de resultados .....</b>	<b>48</b>
<b>8 Demonstrações financeiras .....</b>	<b>49</b>
<b>9 Relatório de auditoria .....</b>	<b>56</b>



## Índice de quadros

Quadro 1 - Detalhe de investimentos realizados.....	22
Quadro 2 - Colaboradores por estrutura .....	24
Quadro 3 - Habilitações literárias .....	24
Quadro 4 - Tipo de formação e carga horária.....	25
Quadro 5 - Número de sobrevoos .....	27
Quadro 6 - Movimento de aeronaves ( <i>Part. + Cheg.</i> ).....	29
Quadro 7 - Movimento de passageiros ( <i>Emb. + Desemb. + Trans.</i> ).....	30
Quadro 8 - Movimento de carga ( <i>kgs</i> ) ( <i>Emb. + Desemb.</i> ).....	31
Quadro 9 - Movimentos de correios ( <i>kgs</i> ) ( <i>Emb. + Des.</i> ).....	32
Quadro 10 - Performance económica.....	33
Quadro 11 - Evolução da performance financeira ( <i>mECV</i> ) .....	34
Quadro 12 - Performance económica por segmento negócio ( <i>mECV</i> ) .....	35
Quadro 13 - Performance económica Navegação Aérea ( <i>mECV</i> ) .....	36
Quadro 14 - Performance económica Gestão Aeroportuária ( <i>mECV</i> ) .....	37
Quadro 15 - Performance económica do AIAC ( <i>mECV</i> ).....	38
Quadro 16 - Performance económica do AIPNM ( <i>mECV</i> ).....	39
Quadro 17 - Performance económica do AIAP ( <i>mECV</i> ).....	40
Quadro 18 - Performance económica do AICE ( <i>mECV</i> ).....	41
Quadro 19 - Performance económica do AD Fogo ( <i>mECV</i> ).....	42
Quadro 20 - Performance económica do AD S. Nicolau ( <i>mECV</i> ).....	43
Quadro 21 - Performance económica do AD Maio ( <i>mECV</i> ) .....	44

## Índice de figuras

Figura 1 - Investimentos realizados em 2019 por UN .....	22
Figura 2 - Investimentos realizados em 2019 por UN .....	22
Figura 3 - Situação profissional dos colaboradores.....	24
Figura 4 - Colaboradores por género .....	24
Figura 5 - Formação por função e frequência .....	25
Figura 6 - Evolução de sobrevoos .....	27
Figura 7 - Evolução de sobrevoos por tipologia .....	27
Figura 8 - Principais ligações que originam sobrevoos na FIR Oceânica do Sal por país .....	28
Figura 9 - Principais ligações que originam sobrevoos na FIR Oceânica do Sal por cidade.....	28
Figura 10 - Evolução no movimento de aeronaves.....	29
Figura 11 - Evolução no movimento de aeronaves por mercado .....	29
Figura 12 - Evolução no movimento de passageiros.....	30
Figura 13 - Evolução no movimento de passageiros por mercado .....	30
Figura 14 - Evolução no movimento de carga.....	31
Figura 15 - Evolução no movimento de carga por mercado .....	31
Figura 16 - Evolução no movimento de correios .....	32
Figura 17 - Evolução no movimento de correios por mercado .....	32
Figura 18 - Evolução do volume de negócios ( <i>mECV</i> ) .....	33
Figura 19 - Evolução do EBITDA ( <i>mECV</i> ) .....	33
Figura 20 - Evolução do <i>cash flow</i> operacional ( <i>mECV</i> ) .....	34
Figura 21 - Evolução do free cash flow ( <i>mECV</i> ).....	34
Figura 22 - Evolução de rendimentos por segmento de negócio ( <i>mECV</i> ).....	35
Figura 23 - Evolução do EBITDA por segmento de negócio ( <i>mECV</i> ).....	35
Figura 24 - Evolução do RAI por segmento de negócio ( <i>mECV</i> ).....	35
Figura 25 - Nº de sobrevoos por colaborador da Navegação Aérea .....	36
Figura 26 - Rendimento por sobrevoos de espaço aéreo ( <i>mECV</i> ) .....	36
Figura 27 - Rendimento por sobrevoos O/D Cabo Verde ( <i>mECV</i> ) .....	36
Figura 28 - Movimento de passageiros por colaborador da Gestão Aeroportuária .....	37
Figura 29 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro na Gestão Aeroportuária ( <i>ECV</i> ) .....	37

Figura 30 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro na Gestão Aeroportuária (ECV).....	37
Figura 31 - Movimento de passageiros por colaborador no AIAC .....	38
Figura 32 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AIAC (ECV) .....	38
Figura 33 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AIAC (ECV).....	38
Figura 34 - Movimento de passageiros por colaborador no AIPNM .....	39
Figura 35 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AIPNM (ECV).....	39
Figura 36 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AIPNM (ECV).....	39
Figura 37 - Movimento de passageiros por colaborador no AIAP.....	40
Figura 38 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AIAP (ECV).....	40
Figura 39 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AIAP (ECV).....	40
Figura 40 - Movimento de passageiros por colaborador no AICE .....	41
Figura 41 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AICE (ECV).....	41
Figura 42 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AICE (ECV).....	41
Figura 43 - Movimento de passageiros por colaborador no AD Fogo.....	42
Figura 44 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AD Fogo (ECV).....	42
Figura 45 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AD Fogo (ECV).....	42
Figura 46 - Movimento de passageiros por colaborador no AD S. Nicolau.....	43
Figura 47 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AD S. Nicolau (ECV).....	43
Figura 48 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AD S. Nicolau (ECV).....	43
Figura 49 - Movimento de passageiros por colaborador no AD Maio .....	44
Figura 50 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AD Maio (ECV) .....	44
Figura 51 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AD Maio (ECV) .....	44

## Acrónimos

AAC - Agência de Aviação Civil;	ETD - Equipamento de Detecção de Explosivos;
ACI - <i>Airports Councils International</i> ;	FMI - Fundo Monetário Internacional;
ACQ - Ações de Controlo de Qualidade Internas;	FIR - Região de Informação de Voo;
ACUS - <i>Airport Common Use Service</i> ;	GPCQ - Gabinete de Planeamento, Controlo e Qualidade;
AD - Aeródromo;	GNSS - <i>Global Navigation Satellite System</i> ;
AIM - <i>Aeronautical Information Management</i> ;	IATA - <i>International Air Transport Association</i> ;
AODB - <i>Airport Operational Database</i> ;	ICAO - <i>International Civil Aviation Organization</i>
APCER - Associação Portuguesa de Certificação;	IEFP - Instituto do Emprego e Formação Profissional;
APEX - <i>Airport Excellence Programme</i> ;	ILS - <i>Instrument Landing System</i> ;
APP - <i>Approach Control Service</i> ;	INPS - Instituto Nacional de Previdência Social;
ASA - Aerportos e Segurança Aérea;	IUP - Imposto Único sobre o Património;
ATS - <i>Air Traffic Services</i> ;	IVA - Imposto sobre o valor acrescentado;
AWOS - <i>Automated Weather Observations System</i> ;	LPD - <i>Last Point of Departure</i> ;
BRS - <i>Baggage Reconciliation System</i> ;	NA - Navegação Aérea;
CA - Conselho de Administração;	O/D - Origem/Destino;
CCO - Centro Controlo Oceânico;	OJT - <i>On Job Training</i> ;
CCTV - Circuito fechado de televisão;	PBN - <i>Performance Based Navigation</i> ;
CNS - <i>Communication, Navigation and Surveillance</i> ;	PEPE - Programa de Estágio Profissional e Empresarial;
CPLP - Comunidade dos Países de Língua Portuguesa;	PIB - Produto Interno Bruto;
CTA - Controladores de Tráfego Aéreo;	PSS - Planos de Segurança e Saúde;
CUPPS - <i>Common Use Processing Passenger System</i> ;	SGIQSST - Sistema de Gestão Integrado de Qualidade e Saúde e Segurança no Trabalho;
DAIAC - Direção do Aeroporto Internacional Amílcar Cabral;	SID - <i>Standard Instrument Departure</i> ;
DAIAP - Direção do Aeroporto Internacional Aristides Pereira;	SMS - <i>Safety Management System</i> ;
DAICE - Direção do Aeroporto Internacional Cesária Évora;	SOGEI - Sociedade de Gestão de Investimentos;
DAIPNM - Direção do Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela;	SST - Saúde e Segurança no Trabalho;
DCO - Direção Comercial;	STAR - <i>Standard Arrival</i> ;
DDRH - Direção e Desenvolvimento de Recursos Humanos;	TNC - <i>Terminal Area Navigation Charge</i> ;
DEF - Direção de Estrangeiros e Fronteiras;	TOIAS - Técnicos de Operações e Informação Aeronáuticas;
DME - <i>Distance Measurement Equipment</i> ;	TSA - <i>Transportation Security Administration</i> ;
DNA - Direção de Navegação Aérea;	TSA - Taxa de Segurança Aeroportuária;
DTI - Direção de Tecnologia e Inovação;	USAP - <i>Universal Security Audit Plan</i> ;
EPI - Equipamentos de Proteção Individual;	WACC - <i>Weighted Average Cost of Capital</i> ;
ETAR - Estação de Tratamento de Águas Residuais;	

## Principais indicadores

Principais indicadores	2019	2018	2017	Variação 19/18		Variação 18/17	
				Valor	%	Valor	%
<b>Tráfego</b>							
FIR (Nº Sobrevoos)	58 345	51 694	45 374	6 651	13%	6 320	14%
Número de Passageiros	2 771 931	2 702 232	2 649 231	69 699	3%	53 001	2%
Movimentos de Aeronaves	35 202	34 077	36 212	1 125	3%	-2 135	-6%
Carga (kg.)	1 390 234	1 311 016	2 127 108	79 218	6%	-816 092	-38%
Correio (kg.)	456 612	405 363	391 341	51 249	13%	14 022	4%
<b>Negócio (mECV)</b>							
Volume de Negócios	6 683 840	6 170 714	5 418 443	513 126	8%	752 271	14%
Rendimentos de Navegação Aérea	3 328 424	2 945 802	2 478 928	382 622	13%	466 874	19%
Rendimentos Aeroportuários	3 355 416	3 224 912	2 939 515	130 504	4%	285 396	10%
<i>Rendimentos Aeronáuticos</i>	3 029 028	2 990 138	2 732 976	38 890	1%	257 163	9%
<i>Rendimentos Não Aeronáuticos</i>	326 388	234 773	206 540	91 614	39%	28 234	14%
<b>Pessoal</b>							
Número de colaboradores	522	529	541	-7	-1%	-12	-2%
Gastos com o Pessoal (mECV)	1 256 576	1 217 797	1 245 850	38 779	3%	-28 053	-2%
<b>Produtividade</b>							
Número de Passageiros por colaborador	5 310	5 108	4 897	202	4%	211	4%
<b>Resultados</b>							
EBITDA (mECV)	4 261 829	3 999 737	3 801 604	262 092	7%	198 133	5%
Margem EBITDA (%)	58%	60%	63%				
EBIT (mECV)	3 057 694	2 943 025	2 883 236	114 669	4%	59 789	2%
Margem EBIT (%)	42%	44%	48%				
Resultado Líquido (mECV)	2 401 815	2 210 345	2 226 722	191 470	9%	-16 377	-1%
Margem líquida (%)	33%	33%	37%				
<b>Estrutura Financeira (mECV)</b>							
Ativo	23 589 263	22 090 618	21 057 913	1 498 645	7%	1 032 705	5%
Passivo	9 391 159	9 189 157	8 919 428	202 002	2%	269 729	3%
Capital Próprio	14 198 103	12 901 461	12 138 485	1 296 642	10%	762 976	6%
<b>Indicador Financeiro</b>							
ROCE (%)	15%	18%	19%				
<b>Cash Flow (mECV)</b>							
Cash Flow Operacional	2 853 377	2 516 716	2 071 947	336 661	13%	444 769	21%
Free Cash Flow	161 881	558 685	772 703	-396 804	-71%	-214 018	-28%

# 1.

## A ASA



## 1.1 Informação Corporativa

A ASA - Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea, abreviadamente designada ASA, é uma sociedade anónima (S.A.) com Sede na ilha do Sal, com um capital social de 5.500.000.000 ECV totalmente subscrito e realizado, representado por 550.000 ações com valor nominal de 10.000 ECV cada, detidas, na sua globalidade, pelo Estado de Cabo Verde. A ASA é detentora, desde 2014, de 100% do capital social da CV Handling S.A., no valor de 188.000.000 ECV.

A atividade da ASA está centrada em dois ramos de negócio, sendo eles os serviços de Navegação Aérea e a Gestão Aeroportuária. Os serviços de Navegação Aérea são prestados, principalmente, a partir do Centro de Controlo Oceânico na ilha do Sal, e a rede aeroportuária engloba 4 aeroportos internacionais e 3 aeródromos, conforme a seguir indicado:

- Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC), na ilha do Sal;
- Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela (AIPNM), na ilha de Santiago;
- Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE), em São Vicente;
- Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP), na ilha da Boa Vista;
- Aeródromo da Preguiça, na ilha de São Nicolau;
- Aeródromo de São Filipe, na ilha do Fogo; e
- Aeródromo do Maio.

### A nossa missão

A ASA tem por missão gerir eficientemente os aeroportos e aeródromos do país e a Região de Informação de Voo (FIR Oceânica) do Sal e contribuir para a modernização do sistema de transportes aéreos e o desenvolvimento económico, social e cultural do arquipélago, ligando Cabo Verde ao mundo.

### A nossa visão

A visão da ASA é ser uma referência regional na gestão dos aeroportos e na prestação dos serviços de navegação aérea, orientada para a prestação de um serviço de elevada qualidade e segurança aos clientes, pautando a sua ação por objetivos de eficácia e sustentabilidade.

### Os nossos valores

Os valores que norteiam a atividade da ASA são:

- Qualidade e segurança - rigor, profissionalismo e zelo no cumprimento das normas;
- Orientação para o cliente - propósito de servir os clientes, internos e externos, atendendo às suas necessidades, preocupações e expectativas, assente numa relação de empatia, respeito e disponibilidade;
- Desenvolvimento dos colaboradores - potenciar o crescimento profissional e pessoal dos trabalhadores;
- Ética - transparência, lealdade e confiança nas relações com todos os *stakeholders*;
- Orientação para resultados - proatividade e empenho na realização de objetivos ambiciosos assente numa utilização eficaz dos recursos existentes.





## 1.2 Órgãos Sociais

Os Órgãos Sociais da ASA são constituídos por Conselho de Administração, Assembleia Geral e Conselho Fiscal, tendo a seguinte composição:

### Conselho de Administração:

Jorge Benchimol Duarte  
*Presidente*

Nuno Elton Évora Santos  
*Administrador*

Moisés David Duarte Monteiro  
*Administrador*

### Assembleia Geral:

Arnaldo Pina Pereira Silva  
*Presidente*

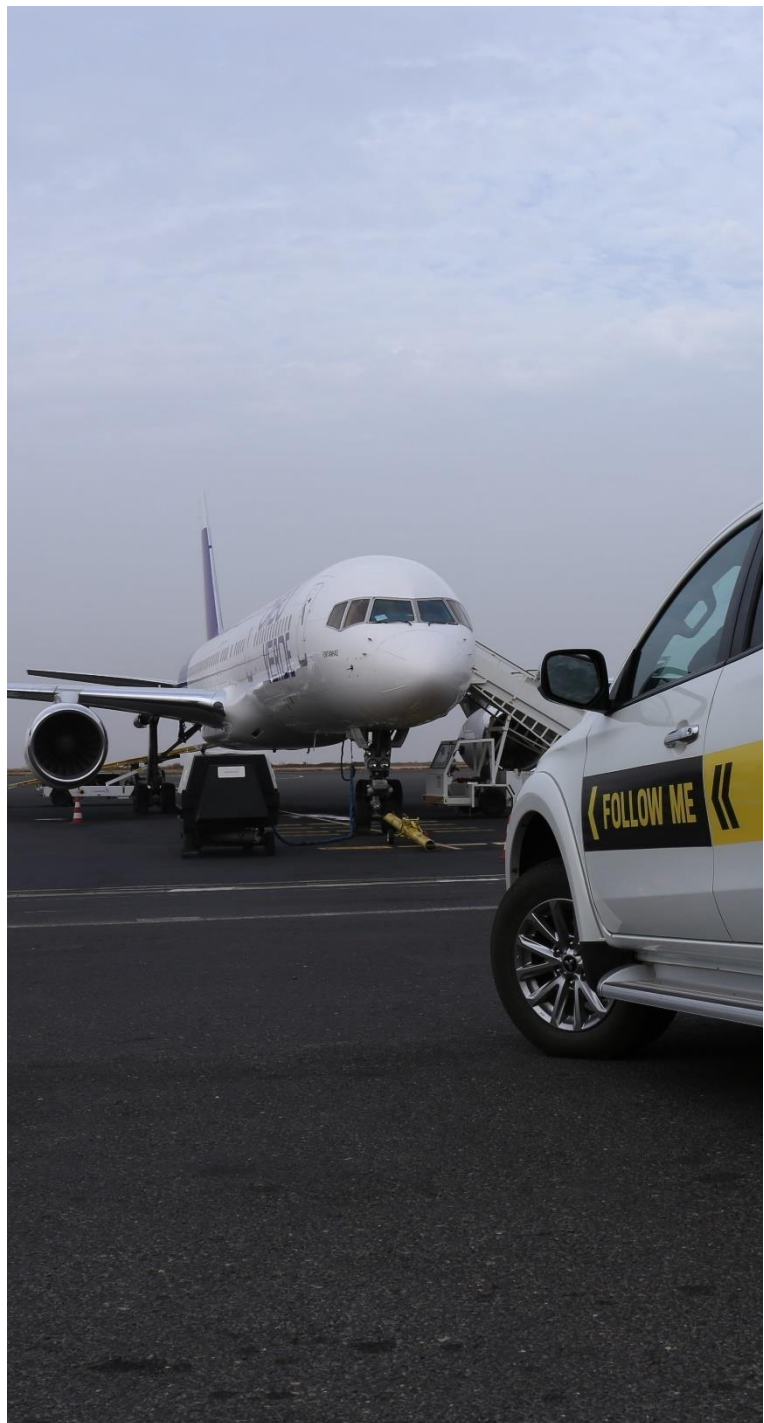
Sheila Pinto Monteiro  
*Secretário*

### Conselho Fiscal:

Carlos Rocha de Oliveira  
*Presidente*

Karine Lopes  
*Vogal*

Conforme estabelece o Decreto-Lei Nº 3/2011 de 4 de Junho, o mandato dos membros dos órgãos sociais tem a duração de 3 (Três) anos, renovável.



## 1.3 Enquadramento

A economia cabo-verdiana obteve um crescimento do seu Produto Interno Bruto (PIB), em 2019, de 5,2%, revelando-se superior aos 4,5% registados em 2018, conforme as previsões do Fundo Monetário Internacional (FMI). Segundo a mesma fonte, o crescimento económico foi sólido e alavancado pelos setores da indústria, construção civil e turismo, bem como do bom desempenho no setor dos transportes.

Os aeroportos de Cabo Verde processaram no presente ano, 2.771.931 passageiros, um crescimento de 3%, face a 2018. O movimento de aeronaves cresceu, igualmente, cerca de 3%, comparativamente ao ano anterior, com 35.202 movimentos de aeronaves. O aeroporto do Sal (AIAC) continua a ser quem mais passageiros movimentou, com quase 1,2 milhões de passageiros processados, seguindo-se o aeroporto da Praia (AIPNM) com cerca de 650 mil passageiros e a Boa Vista (AIAP) com 575 mil passageiros.

Embora com um crescimento dos passageiros internacionais de 7,3% face ao ano anterior, este previa-se, inicialmente, mais elevado, tendo sido afetado pelos atrasos verificados na conclusão de alguns projetos hoteleiros, alguns dos quais de impacto bastante significativo na oferta de camas do país. Adicionalmente, verificou-se ainda a falência da operadora Thomas Cook UK que operava no AIAC.

Por sua vez, há que referir os benefícios do *hub* aéreo implementado pela Cabo Verde Airlines (CVA) no AIAC, cujos desafios sendo enormes, tornam-se possíveis com o engajamento e alinhamento de todos os parceiros.

A Cabo Verde Airlines instalou-se na ilha do Sal com o objetivo de garantir a ligação de Cabo Verde ao continente Africano, à Europa, à América do Sul e à América do Norte. Além de Dakar, Lisboa, Paris e Boston, a companhia tem agora rotas internacionais para destinos como Brasil (Porto Alegre, Salvador, Fortaleza, Recife), Itália (Roma e Milão), Estados Unidos (Washington D.C) e Nigéria (Lagos). No mês de agosto, a CVA deu ainda início a operações domésticas, voando para as ilhas do Sal, Santiago, São Vicente e Fogo.

O objetivo das ligações domésticas da CV Airlines, será permitir o acesso do mercado interno ao *hub* aéreo e potenciar o seu programa *stopover*, permitindo aos

passageiros em trânsito, escalas em Cabo Verde até sete dias, sem encargos adicionais.

Relativamente à atividade na FIR Oceânica do Sal, registaram-se em 2019, 58.345 sobrevoos, sendo este o maior número de movimentos desde que se tem registo, com um crescimento de 13% em face a 2018. Este crescimento beneficiou da conjuntura económica favorável que potencia a utilização do Espaço Aéreo de Cabo Verde pelas companhias aéreas nas suas rotas.

Em 2019, a ASA viu finalizada a obra de expansão e modernização do AIPNM, tendo este investimento dotado o aeroporto de uma capacidade que irá potenciar o seu crescimento a nível internacional.

---

**A aposta no negócio não aeronáutico, como estratégia para crescimento e desenvolvimento dos aeroportos, foi consolidado em 2019, com as receitas comerciais a aumentarem cerca de 39% face ao ano anterior, um marco nunca antes visto na história da empresa.**

---

A ASA tem investido cada vez mais nas tecnologias e na inovação para melhorar a experiência do passageiro nos aeroportos nacionais, oferecendo-lhes um serviço de qualidade.

Foi com grande orgulho que, em fevereiro, se comemoraram os 35 anos da ASA e em dezembro, os 80 anos do Aeroporto do Sal. Foi realizado um conjunto de atividades, abarcando todas as estruturas da empresa em todas as ilhas. No âmbito dos 80 anos do AIAC, realizaram-se atividades de carácter cultural no aeroporto, destacando-se a conferência internacional “Cabo Verde, País-Plataforma: Papel dos Transportes Aéreos”.

Por fim, de referir que as condições para o processo de concessão aeroportuária foram criadas em 2019, com o regime jurídico de concessão de aeroportos e aeródromos aprovado pelo parlamento cabo-verdiano em agosto, e o Decreto-Lei que estabelece as bases da concessão aeroportuária aprovação e publicado em dezembro.

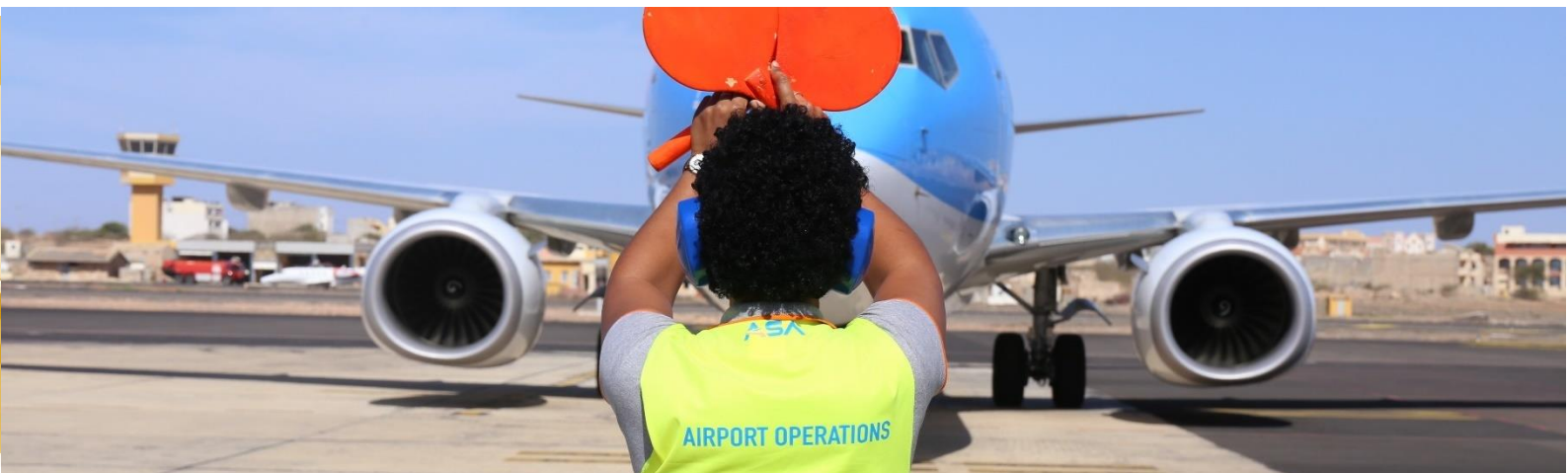


# 2.

## Conjuntura económica e setorial em 2019



## Conjuntura económica e setorial em 2019



### Internacional

O ano de 2019 foi marcado por uma instabilidade que se repercutiu no desempenho das economias mundiais.

As tensões comerciais entre os Estados Unidos e a China marcaram o ano, inclusive com aplicação de taxas aduaneiras ao longo da negociação da revisão dos acordos comerciais, tendo criado um ambiente de incerteza que rapidamente se alastrou a outras regiões, incluindo a Europa.

Segundo os dados do *World Economic Outlook*, emitido pelo FMI em janeiro 2020, o crescimento mundial situou-se nos 2,9%, abaixo de 2018 (3,6%). No caso da zona Euro o crescimento foi de cerca de 1,2%, igualmente indiciando um abrandamento quando comparado com 2018 que fechou com um crescimento de 1,9%.

#### Crescimento económico

Mundial: **+2,9%** em 2019

Zona Euro: **+1,2%** em 2019

Também os avanços e recuos da saída do Reino Unido da União Europeia potenciaram o clima de incerteza quanto aos impactos que o mesmo terá nas respetivas economias. A apr do acordo do BREXIT ocorreu em outubro de 2019, tendo-se efetivado em janeiro de 2020 apesar das negociações continuarem no período de transição.

No caso da indústria da aviação internacional, de sublinhar em 2019, os acontecimentos em torno do Boeing 737 Max 8, após dois acidentes fatais em outubro de 2018 e março de 2019, que ditou a suspensão da utilização destas aeronaves por parte das agências regulatórias do setor. A identificação de problemas nos sistemas destas aeronaves exigiu a sua correção, assistindo-se a um processo complexo que se arrastou durante meses, chegando a 2020 sem que se tenha resolvido.

Este facto implicou ainda o cancelamento de todas as entregas de novas aeronaves por parte da Boeing, obrigando as companhias aéreas a rever as estratégias de gestão das suas frotas.

Ainda assim, o setor da aviação manteve em 2019 uma rota de crescimento, com o movimento de passageiros mundiais (partidas) a atingir os 4,5 biliões de pessoas, o que representa um crescimento de 3,7% face a 2018.

A Associação Internacional do Transporte Aéreo (IATA) efetuou a revisão das perspetivas mundiais para o setor do transporte aéreo para os próximos anos, mantendo uma perspetiva de crescimento em linha com o que se tem verificado no passado recente. O *forecast* desenvolvido aponta para cerca de 8,2 biliões de passageiros até 2037, o que representa sensivelmente o dobro do número atual.

#### IATA: Forecast 2037

Mundial: **+3,5%/ano**

África: **+4,6%/ano**

Este crescimento irá pressionar todo o setor de transporte aéreo, desde as companhias aéreas, às entidades gestoras das infraestruturas aeroportuárias e ainda as empresas prestadoras de serviços de assistência em escala nos aeroportos.

Se as perspetivas de crescimento permitem sustentar a robustez do setor, as mesmas apontam igualmente para desafios que não poderão ser superados apenas através da expansão de infraestruturas e melhoria de processos. A implementação de soluções tecnológicas e inovadoras serão essenciais para garantir uma otimização e eficiência da capacidade instalada.

## Cabo Verde

De acordo com os dados do FMI, a economia de Cabo Verde cresceu cerca de 5,2%, superior ao crescimento de 4,5% verificado em 2018.

### Cabo Verde

**+5,2%** crescimento em 2019

**Superior ao crescimento de 4,5% em 2018**

O turismo, um setor com um peso muito relevante na economia nacional, manteve a sua dinâmica de crescimento. De ressaltar que, após a entrada em funcionamento do hotel *resort* RIU Palace na ilha da Boa Vista em dezembro de 2018, os projetos de construção de novos empreendimentos mantiveram-se, destacando-se na ilha do Sal a conclusão do hotel Robinson Club (Grupo TUI) e os avanços do New Horizons Resort e de um novo hotel do grupo Barceló, mas também o avanço do Hotel Casino na cidade da Praia.

A existência de uma carteira alargada de projetos e de intenções de investimento nas diversas ilhas de Cabo Verde, indicia a continuidade da aposta por parte de promotores e operadores turísticos com impacto na indústria da aviação no país.

***A dinâmica do turismo dos últimos anos, e as perspetivas de continuidade, reforçam a tendência de crescimento do transporte aéreo em Cabo Verde.***

Em Cabo Verde, o ano de 2019 foi igualmente marcado por eventos com importância para a economia e a indústria da aviação civil.

A 1 de janeiro de 2019 efetivou-se a isenção de vistos para turistas estrangeiros da União Europeia, e ainda outros como Liechtenstein, Mónaco, Noruega, Reino Unido, Suíça, San Marino e Vaticano.

No final do ano, esta medida foi alargada a passageiros oriundos do Brasil, Canadá e Estados Unidos.

Apesar desta medida não se refletir em termos de competitividade dos preços de Cabo Verde enquanto destino turístico, com a isenção do valor do visto a ser compensado pelo aumento da taxa de segurança (TSA), a mesma representa um incentivo e flexibilidade na burocracia associada à obtenção dos vistos.

Adicionalmente, em 2019, verificou-se ainda avanços na estratégia da companhia aérea nacional, a Cabo Verde Airlines, na implementação de um *hub* aéreo no Aeroporto Internacional Amílcar Cabral para potenciar as ligações entre os continentes americano, africano e europeu.

Aliado à estratégia e ao reforço da frota de aeronaves da companhia aérea de bandeira, verificou-se um aumento do número de voos, com impacto relevante na movimentação de aeronaves e passageiros na ilha do Sal.

De referir que, por forma a fomentar o *hub* na ilha do Sal, a companhia voltou a apostar igualmente no mercado doméstico com ligações às ilhas de Santiago, S. Vicente e Fogo.

***O hub no Aeroporto Internacional Amílcar Cabral tem impulsionado o movimento de aeronaves, levantando diversos desafios à gestão de infraestruturas aeroportuárias e serviços de assistência em escala.***

Este crescimento tem exigido uma adaptação por parte da gestão de infraestruturas aeroportuárias e das empresas prestadoras de serviços de assistência em escala. O reforço dos voos do *hub* exigiu uma adaptação dos serviços, visto que os mesmos se realizam, normalmente, fora das habituais horas de pico, nomeadamente entre as 7h00 e as 9h00 e posteriormente entre as 21h00 e as 23h00.

No caso de S. Vicente, os voos da companhia, provocaram a necessidade de alargamento do período de funcionamento do aeroporto.

Ao nível das infraestruturas aeroportuárias, é de destacar a entrada em funcionamento, em pleno, do novo terminal de passageiros do Aeroporto Internacional Nelson Mandela.



# 3.

O que  
fizemos em  
2019



## 3.1 Safety e Security

### Segurança Operacional – Safety

#### Implementação e consolidação do sistema de gestão de segurança operacional (SMS)

A implementação efetiva do sistema de gestão da segurança operacional (SMS) e a sua consolidação impactará positivamente nos resultados de segurança operacional pretendidos para cada Direção da empresa, sendo um compromisso transversal à organização.

Com efeito, deu-se continuidade à implementação do sistema de gestão de segurança operacional (SMS) nos aeroportos e na Direção de Navegação Aérea. Foram entregues pelas Direções, junto da Agência de Aviação Civil (AAC), os respetivos documentos de solicitação da aceitação das Fases I e II em que, excetuando o referente ao AIAP, todos os processos foram finalizados com sucesso, encontrando-se estes, doravante, na Fase III de implementação SMS.

A recertificação dos aeroportos foi outra das atividades regulamentares efetuadas pelas Direções do AIAC, AICE e AIPNM. O AIAC foi recertificado à luz do novo regulamento que alarga o período de certificação para cinco anos, ou seja, até setembro de 2024. Em relação ao AICE e ao AIPNM, viram os seus certificados prorrogados até março de 2020, enquanto o do AIAP, estando em vigor até 31 de janeiro de 2020, encontra-se de momento em processo de recertificação.

#### Alteração da configuração da plataforma de estacionamento de aeronaves

Em 2019, procedeu-se à alteração da configuração da plataforma de estacionamento de aeronaves, no Aeroporto Internacional Amílcar Cabral, passando da configuração paralela para *nose-in*.

Esta nova configuração trouxe maior organização, disciplina e melhor circulação na área de tráfego, permitindo a possibilidade de mitigação e eliminação de vários riscos, incluindo riscos latentes como o *jetblast* (sopro), aumentando desta forma a segurança operacional no lado ar do AIAC.

#### Birdstrike

Redução, ao longo de todo o ano, do número de ocorrências de *birdstrike* no Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela, em virtude de várias medidas de mitigação levadas a cabo pelo aeroporto.

#### Projeto Airport Excellence Programme (APEX)

Visita de uma equipa multidisciplinar de técnicos especialistas da *Airports Council Internacional (ACI)*, no âmbito do projeto *Airport Excellence Programme (APEX)*, a Cabo Verde, durante o mês de dezembro.

Durante a missão, foram realizadas duas auditorias completas de *Safety* (no AIAC e no AIPNM), em que as constatações

apresentadas nas respetivas reuniões de encerramento demonstraram o nível aceitável dos processos implementados, tendo sido ainda identificados desafios futuros.



## Segurança da Aviação Civil – Security

No decorrer do ano 2019, na vertente Security, destacam-se as seguintes atividades e resultados:

- Revisão da regulamentação nacional, que levou a uma atualização de toda a documentação interna;
- Auditoria USAP (*Universal Security Audit Plan*) da ICAO, que resultou num cumprimento de 90,26% das normas do Anexo 17 da Convenção de Chicago, tendo o indicador referente aos aeroportos ‘*Airport Operations*’ atingindo os 91,49%;
- Auditoria e inspeção da TSA (*Transportation Security Administration*) ao AIAC e AIPNM, confirmando a manutenção dos certificados enquanto aeroportos LPD (*Last Point of Departure*).

Contribuíram para o alcance e manutenção desses resultados, as atividades abaixo indicadas, que foram planeadas e/ou ajustadas ao previsto para o ano de 2019, para adequação dos recursos e consequente implementação das medidas *Security*:

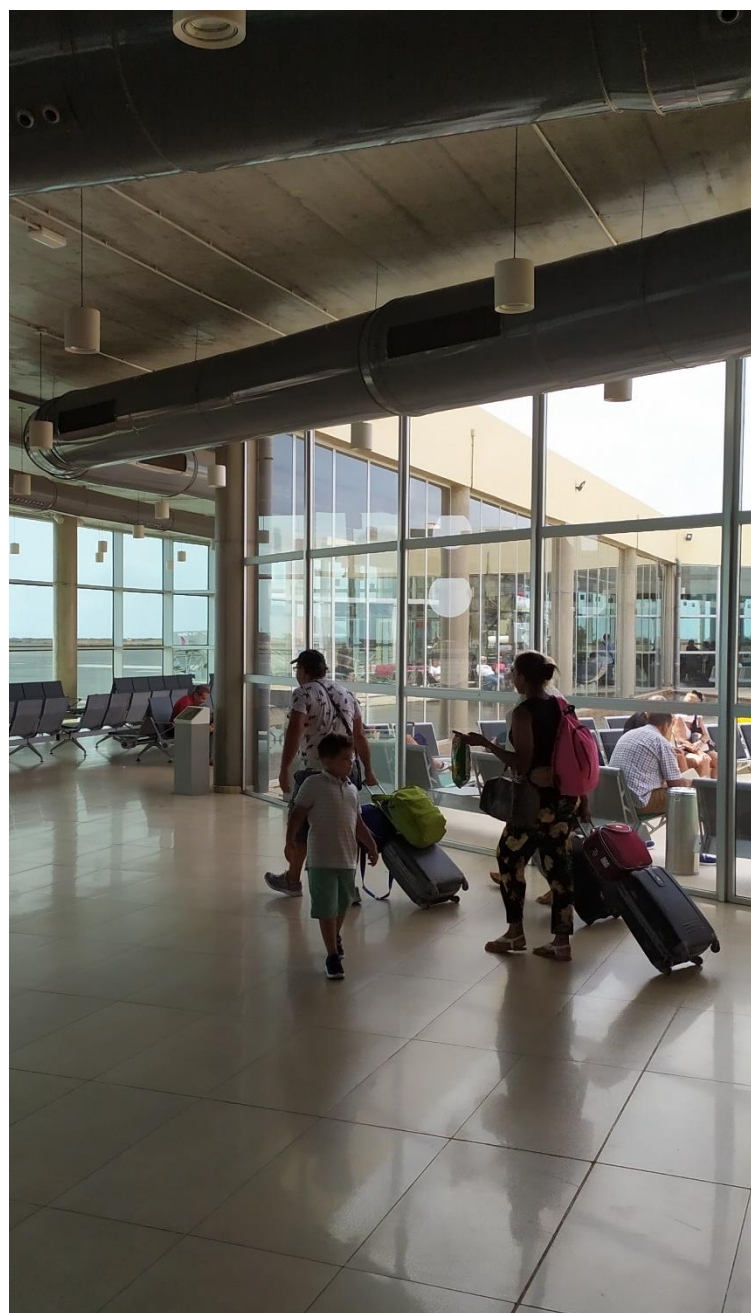
- Realização de ações de formação regulamentares e estratégicas na preparação de gestores, técnicos *security* e inspetores.
- Realização de ações de formação relacionadas com as novas medidas de segurança, especificamente, ‘*Gestão de Risco Security*’ e participação em *workshops* sobre *Landside Security*;
- Ações de Controlo de Qualidade Internas (ACQ) 2019, com estas a serem ajustadas à nova regulamentação e o seu nível de implementação a atingir os 93%. Adicionalmente, no último trimestre do ano, iniciou-se o processo *on-the-job training* (OJT) para inspetores/técnicos que concluíram a respetiva formação;
- Pretendendo ajustar os processos à mudança regulamentar (implementação de medidas *Landside Security*), bem como responder às exigências dos voos para os Estados Unidos no AIAC (certificação LPD), iniciaram-se aquisições de câmaras CCTV e equipamentos de raio-x de porão, com integração de sistema de deteção de explosivos.

### **Landside Security**

Sendo a implementação de medidas de segurança no lado terra uma exigência internacional, a ASA deu continuidade às medidas iniciadas no ano anterior, tendo finalizado o projeto de *Landside Security*, no Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela e no Aeródromo de São Nicolau. Os restantes aeroportos terão medidas similares implementadas no decorrer de 2020.

### **Aquisição de equipamentos de deteção de resíduos de explosivo (ETD)**

Foram adquiridos equipamentos de deteção de resíduos de explosivo, como requisito para emissão de voos para os EUA tendo o Aeroporto Internacional Amílcar Cabral como *Last Point of Departure* (LPD).





## 3.2 Qualidade, Saúde e Segurança Ocupacional

### Qualidade

A ASA, como empresa certificada no Sistema de Gestão da Qualidade, de acordo com a norma ISO 9001:2015, continuou a apostar na melhoria do sistema de gestão da qualidade.

Ao longo de 2019, trabalhou-se na atualização e consolidação de processos internos novos e já existentes, com vista à melhoria contínua dos processos e do desempenho das atividades.

Lançado no mês de março, trabalhou-se continuamente na melhoria do novo aplicativo de gestão de processos (*GestPro*), com vista a otimizar os processos de ação de controlo de qualidade, gestão de reclamações, notificações de eventos de segurança e tratamento de constatações.

Além de várias ações de sensibilização às estruturas da empresa e aos novos colaboradores, foi realizada uma formação interna sobre o Sistema de Gestão Integrado de Qualidade e Saúde e Segurança no Trabalho (SGIQSST) à Direção do AIPNM, incluindo todos os colaboradores, por solicitação da estrutura. Participaram 21 formandos e teve um impacto positivo, que se espelhou na auditoria interna realizada no mês seguinte.

### Saúde e Segurança Ocupacional

No decorrer de 2019, foram desenvolvidas diversas atividades no âmbito do Sistema de Gestão da Saúde e Segurança no Trabalho, inclusive o início dos trabalhos de preparação para a migração da norma OHSAS 18001:2007 para ISO 45001:2018. De entre as atividades desenvolvidas, realçam-se as seguintes:

- Realização de ações de formação de Segurança e Saúde no Trabalho (Nível I) no AIPNM, AICE, AIAP e AD SN, perfazendo um total de 118 formandos. Esta ação visou promover os principais conceitos no âmbito da Saúde e Segurança no Trabalho (SST), reforçar o conhecimento da documentação da empresa neste domínio e divulgar as boas práticas na cultura de segurança. Os colaboradores foram também envolvidos na elaboração dos Mapas de Perigos e Riscos. As restantes estruturas que ainda não participaram, irão fazê-lo durante 2020;
- Emissão de pareceres técnicos sobre Planos de Segurança e Saúde (PSS) das obras e acompanhamento das mesmas no âmbito da SST;
- Acompanhamento dos trabalhos de reabilitação e pintura, realizados na torre de controlo do AIAC, por ser um trabalho com riscos específicos (trabalho em altura);
- Atualização de Mapas de identificação dos perigos e avaliação de riscos em todas as estruturas da ASA;
- Atualização da Conformidade legal;

- Desenvolvimento do projeto de implementação de um Plano de medidas de autoproteção (segurança contra incêndio em edifícios), tendo o edifício do Centro Controlo Oceânico do Sal servido de estrutura piloto;
- Acompanhamento do Programa de Exercícios Funcionais de Emergência do SOSS, no âmbito de SST;
- Aquisição e distribuição de um grande lote de Equipamentos de Proteção Individual (EPI), por todas as estruturas da empresa.

### Implementação de ações de responsabilidade social e a sustentabilidade ambiental

No âmbito do objetivo estratégico da ASA de promover a responsabilidade social e a sustentabilidade ambiental, foram desenvolvidas ações de sensibilização ambiental junto dos colaboradores da empresa ao longo do ano. O objetivo foi de lhes proporcionar conhecimentos gerais sobre a gestão ambiental e princípios gerais, os impactos e possíveis medidas de mitigação.

Adicionalmente, realizaram-se também várias atividades de acompanhamento das operações da nova ETAR do AIPNM.

No AICE foi concluído o Projeto de criação de espaços verdes na zona circundante do terminal de passageiros que para além de proporcionar uma imagem diferente ao aeroporto, permite igualmente, o uso e aproveitamento das águas residuais da ETAR.



## 3.3 Tecnologias e Inovação

### Transformação digital

A comunidade aeroportuária internacional identificou a transformação digital como um fator crucial para o crescimento e desenvolvimento dos aeroportos. O poder da informação aliado à tecnologia é, nos dias de hoje, o motor para o crescimento dos aeroportos com base na transformação dos seus processos chave.

A ASA deu início ao seu processo de transformação digital através da informatização de vários processos da empresa, nomeadamente com a Gestão de Reclamações, Gestão de Constatações, Gestão de Ações de Controlo de Qualidade e Gestão de Notificação de Eventos de Segurança.

A empresa pretende continuar no caminho da transformação digital tendo previsto dar continuidade à informatização de processos chave da empresa, durante o ano 2020.

### Automatização e Integração de Sistemas

A transformação digital de processos apresenta desde logo um avanço na performance dos aeroportos. No entanto, a ASA além da digitalização de processos, investiu na integração dos sistemas, automatizando tarefas entre vários sistemas, contribuindo para uma maior eficiência e qualidade nos serviços prestados. Assim, desenvolveu-se um novo sistema integrado AODB (*Airport Operational Database*), o qual integrou os vários sistemas:

- Sistema de gestão de *slots* aeroportuários;
- Sistema de gestão de monitores de informação de voos;
- Aplicativo para telemóveis;
- *Website* ASA.

A integração destes sistemas permitiu automatizar o fluxo de partilha de informação de voo com origem e destino nos aeroportos de Cabo Verde, resultando numa melhoria do serviço prestado aos utilizadores dos aeroportos nacionais.

### Cibersegurança

Foi efetuada uma auditoria externa de cibersegurança para fazer o levantamento do estado das infraestruturas de IT em conformidade com a norma ISO/IEC 27001. Esta auditoria irá, igualmente, servir de base para o processo de implementação de um sistema de gestão de segurança de informação, a realizar em 2020.



## 3.4 Melhoria da experiência do passageiro nos aeroportos

Os aeroportos têm focado cada vez mais na experiência do passageiro, com especial atenção às seguintes áreas:

- *Self-service*;
- Cibersegurança;
- Aplicações para telemóveis;
- Rastreamento de bagagens;
- Monitorização dos tempos de espera dos passageiros.

Neste âmbito, a ASA deu início ao desenvolvimento das seguintes ferramentas:

### **Common Use Self Service**

A ASA efetuou, juntamente com parceiros internacionais, um estudo de implementação dos sistemas de *Common Use Self Service*, para as áreas de *check-in*, *bag drop* e embarque, estando previsto o início da implementação desses sistemas para 2020.

### **Aplicação da ASA para telemóveis**

Nas lojas de aplicativos da *Apple* e da *Google* já está disponível a nova *app* da ASA para os aeroportos, onde os passageiros podem ter acesso a diversas informações úteis sobre os aeroportos e a informação de voos, em tempo real. O aplicativo continuará a ser desenvolvido em 2020 de modo a oferecer mais funcionalidades aos passageiros.

### **Baggage Reconciliation System (BRS)**

Em parceria com a Cabo Verde Handling, e em conformidade com a Resolução 753 da IATA, implementou-se em 2019, o sistema de *Baggage Reconciliation System* (BRS) nos aeroportos nacionais para conciliação e rastreamento de bagagens, com ganhos na redução do número de bagagens mal direcionadas, fator importante de diferenciação de aeroportos de conexão (*hub*) como é o caso do AIAC.

### **Monitorização dos tempos de espera dos passageiros**

Foi iniciado o projeto piloto de medição dos tempos de espera dos passageiros nos aeroportos ao nível do *check-in*, inspeção de segurança e controlo de passaportes. Este projeto vai permitir aos aeroportos ter informação em tempo real das filas de espera e informar, em simultâneo, os passageiros das previsões de tempo de espera.

### **Disponibilização da rede Wi-Fi nos aeródromos**

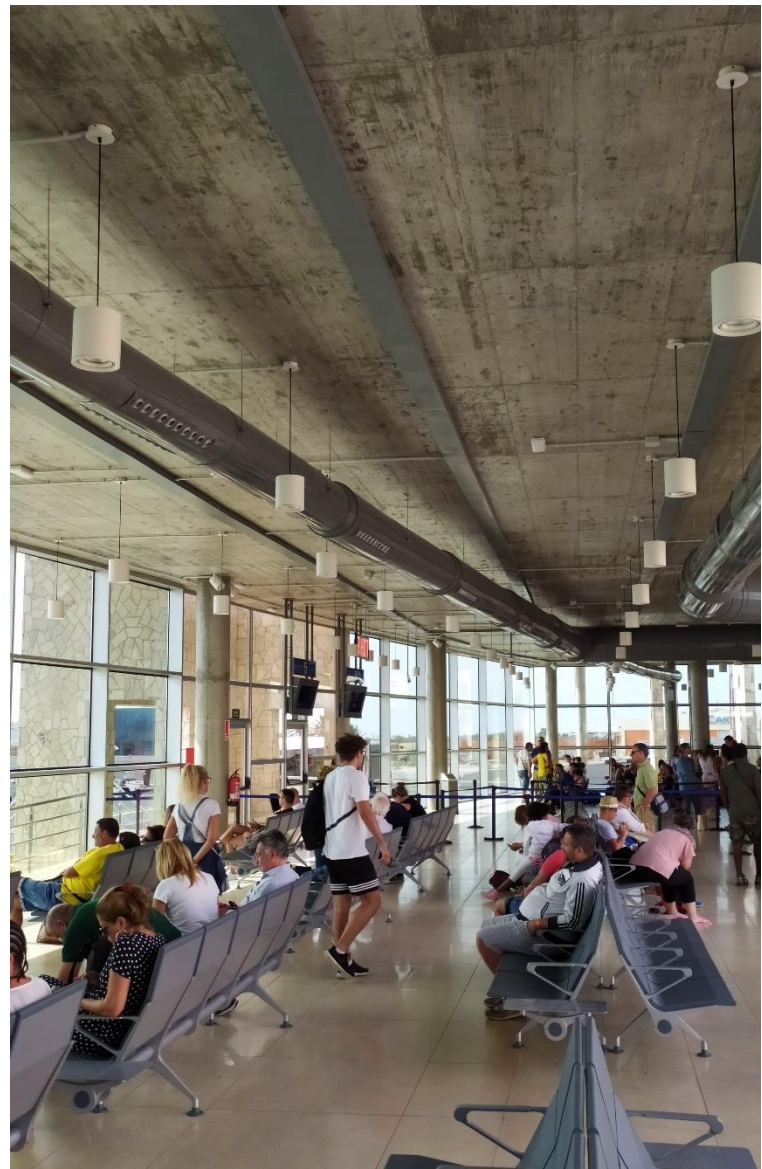
Pretendendo melhorar as condições oferecidas aos passageiros nos terminais aeroportuários, a ASA tinha implementado, em 2018, uma infraestrutura de suporte à rede *Wi-Fi* nos aeroportos internacionais. Em 2019, o projeto foi estendido aos aeródromos do Fogo, Maio e São Nicolau.

### **Off Airport Check-In no AIAC**

O serviço foi iniciado em fase de testes, em 2018, proporcionando uma boa experiência aos passageiros, dado terem a oportunidade de fazer o seu *check-in* ainda no hotel. Até 31 de dezembro de 2019, foram processados mais de 26 mil passageiros e um total de 24 mil bagagens, um aumento de 8% e 4%, respetivamente, face a 2018.

### **Realização de inquéritos de satisfação a passageiros, operadores e concessionários**

Foram realizados em todos os aeroportos e aeródromos inquéritos de satisfação a passageiros, operadores e concessionários, cujos resultados indicaram uma percentagem de satisfação acima da meta internamente definida. Por outro lado, os pontos menos fortes resultantes da avaliação foram alvo de registo e criação de um plano de ação e melhorias.



## 3.5 Navegação Aérea

No decorrer de 2019, a Navegação Aérea continuou a promover ações para o desenvolvimento e melhoria da qualidade dos serviços prestados na FIR Oceânica do Sal, realçando-se a forte aposta na certificação dos serviços prestados e na modernização das infraestruturas e processos, dos quais se destacam:

- Conclusão da certificação dos serviços de tráfego aéreo (ATS) e dos serviços de comunicações, navegação e vigilância (CNS), de modo a cumprir com todos os requisitos prescritos nos manuais oficiais;
- Implementação das Fases I, II e III do Sistema de Gestão de Segurança Operacional;
- Realização de atividades preparatórias para a implementação da base de dados AIXM 5.1, tendo em vista a implementação da publicação eletrónica de dados e informação aeronáutica;
- Dotação do Serviço de Gestão de Informação Aeronáutica de competências de gestão de informação aeronáutica (AIM) e cartografia;
- Instalação do DME (*Distance Measurement Equipment*) de precisão no Aeroporto Internacional Amílcar Cabral, com o objetivo de melhorar e modernizar os sistemas de apoio às aproximações e aterragens;
- Modernização do Sistema de Comunicação HF de modo a permitir ganhos de eficiência na prestação do serviço de tráfego aéreo na FIR Oceânica do Sal;
- Realização de testes de calibração (*Flight Check*) dos sistemas de ajuda à navegação (VOR, ILS, NDB) com o propósito de melhorar a qualidade da prestação dos serviços;
- Aquisição de Sistemas AWOS (*Automated Weather Observations System*) tendo em vista a modernização da plataforma tecnológica dos aeroportos;
- Realização de estudos preliminares ILS (*Instrument Landing System*), categorias I e II para melhorar as condições das aproximações no Aeroporto Internacional Cesária Évora.



## 3.6 Investimentos

### Obras de remodelação da torre de controlo e zona lado ar do AIAC e edifício Centro Controlo Oceânico (CCO)

As obras de remodelação da torre de controlo do AIAC e CCO foram concluídas no 2º semestre do ano. Também decorreram as obras de adequação do edifício para a Direção do AIAC, tendo ficado concluído em agosto. Por seu lado, arrancaram as obras de beneficiação da fachada do lado ar, designadamente a requalificação do jardim e a área destinada ao embarque doméstico, e a pintura de toda a fachada. Foram realizadas outras benfeitorias a nível dos pavimentos, como passeios e caixas de drenagens existentes na rampa junto ao edifício.

### Beneficiação da cobertura metálica do AICE

A intervenção consistiu na limpeza, beneficiação, substituição de chapas, pintura e fibragem de caleiras de drenagem de água de toda a cobertura metálica do terminal, visando mitigar os problemas de infiltração para garantir a vida útil da estrutura e a qualidade do serviço aos passageiros.

### Implementação do Sistema de estacionamento *Nose-In*

O processo foi concluído com sucesso em maio de 2019. A nova configuração permite o estacionamento de sete aeronaves do tipo 4E (*wide body*), além dos estacionamentos de longa duração. Com este novo sistema de estacionamento de aeronaves, o AIAC passou a contar com mais dois *stands*, passando de 5 para 7 aeronaves. Essa adequação permite maior organização, disciplina e circulação do tráfego tanto de aeronaves como dos veículos e equipamentos de apoio.

### Obras de expansão e modernização do terminal do AIPNM

Finalização das obras de expansão e modernização do AIPNM, passando o aeroporto a estar dotado de capacidade, tanto ao nível de infraestruturas como de equipamentos, que potenciam o seu crescimento a nível internacional:

- Terminal de *check-in* e zona de tratamento de bagagem – o aeroporto passou a ter uma nova zona pública, com área de *check-in*, áreas de tratamento de bagagens equipadas com aparelhos de inspeção de última geração, novos dispositivos de inspeção e filtragem de passageiros e suas bagagens, melhores acessos às zonas de partidas e chegadas, áreas de serviço e espaços comerciais, o que significa uma melhoria significativa no processamento e experiência do passageiro, mais conforto e segurança para os clientes e utentes do aeroporto;

- Terminal de chegadas – com uma área comum para chegadas domésticas e internacionais, o espaço possui novos balcões de fronteiras, dotados de modernos equipamentos de controlo documental, quatro tapetes de recolha de bagagem, permitindo maior rapidez nos processos e, conseqüentemente, a uma maior satisfação do passageiro em relação ao serviço prestado;
- Terminal de partidas internacionais – o aeroporto conta com um espaço amplo e confortável, áreas comerciais, novos balcões de fronteiras e modernos equipamentos de controlo documental. A nova sala de embarque permite que o passageiro tenha uma experiência de maior conforto, rapidez e acesso a uma maior e diversificada oferta de produtos e serviços.



# + de 6 milhões mECV de investimentos realizados nos últimos 4 anos

No período 2016-2019, a ASA realizou investimentos de cerca de 6 milhões mECV, centrados essencialmente no segmento de gestão aeroportuária, com o desenvolvimento de infraestruturas que, por um lado, otimizam a capacidade de resposta ao crescimento da atividade vivida nos últimos anos e, por outro, reforçam a qualidade dos serviços prestados aos utilizadores dos aeroportos.

Em 2019, o volume de investimento ascendeu a cerca de 689 mil mECV, representando o valor mais baixo desde 2016, justificado pela conclusão neste período de diversos projetos como os de melhoria e modernização dos terminais de passageiros no AIAC e AIAP e, no início de 2019, o de expansão e modernização do AIPNM que representou um investimento total superior a 3,5 milhões mECV.

**Do total de 689 mil mECV de investimentos de 2019, cerca de 91% foram efetuados no Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela relacionados com a conclusão do projeto de expansão e modernização do terminal de passageiros.**

De destacar outros investimentos realizados em 2019, igualmente relevantes para a estratégia de modernização e eficiência dos aeroportos, nomeadamente a aquisição de um Equipamento de Detecção de Explosivos (ETD), no valor de 126 mil mECV para o AIAC e a reabilitação da camada de desgaste da pista 07-25, no Aeroporto Internacional Cesária Évora, no valor de 12 mil mECV.

Com um valor total de ativos fixos de 14,7 milhões mECV, a ASA tem mantido um foco no acompanhamento dos seus níveis de rentabilidade, com o indicador de *Return on Assets* (ROA), que avalia a rentabilidade líquida do total de ativos da empresa, a situar-se em 2019, nos 10%, mantendo os níveis de rentabilidade face a 2018.

O indicador de *Return on Investment* (ROI), que relaciona a performance económica da empresa com o nível de investimento, atingiu em 2019 os 349%, cerca de 126 p.p. acima dos valores observados em 2018, o que demonstra a adequabilidade do volume de investimento face à atividade da empresa.

No âmbito da avaliação da rentabilidade de ativos através do indicador de *Return on capital employed* (ROCE), que relaciona o EBIT com o ativo líquido da empresa, em 2019, o mesmo situou-se nos 15%, ainda assim, abaixo de 2018, ano em que se situou nos 18%.

Figura 1 - Investimentos realizados em 2019 por UN

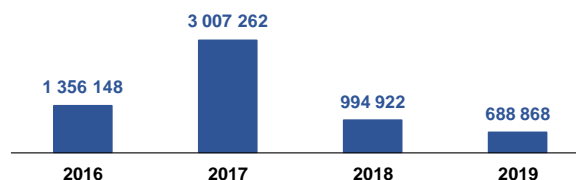
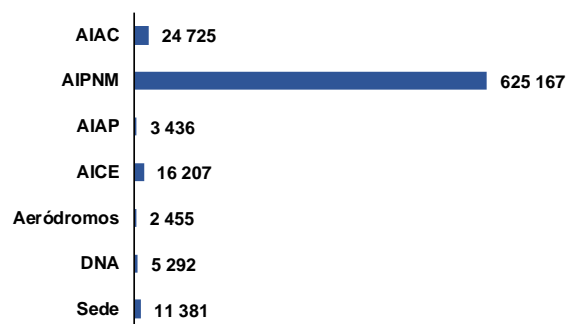
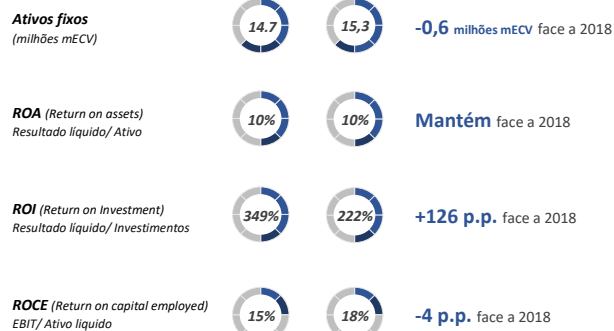


Figura 2 - Investimentos realizados em 2019 por UN



Quadro 1 - Detalhe de investimentos realizados

Descrição	2019	2018	Variação 19/18	
			Valor	%
<b>Ativos fixos tangíveis</b>				
Edifícios e outras construções	720	4 480	-3 761	-84%
Equipamento básico	4 216	10 702	-6 487	-61%
Equipamentos de transporte	4 522	18 075	-13 553	-75%
Equipamentos administrativos	4 504	2 320	2 184	94%
Ferramentas e utensílios	35 665	33 630	2 035	6%
<b>Ativos intangíveis</b>				
Programas de computador	5 462	6 326	-864	-14%
<b>Ativos fixos em curso</b>				
Ativos fixos tangíveis em curso	633 575	918 828	-285 254	-31%
Ativos intangíveis em curso	205	560	-355	-63%
<b>Investimentos</b>	<b>688 868</b>	<b>994 922</b>	<b>-306 054</b>	<b>-31%</b>



# 4.

## Os nossos recursos humanos



## 4.1 Recursos humanos

No final de 2019, a ASA conta com 522 colaboradores, distribuídos pelas Unidades de Negócio e pela Sede da empresa, com uma média de idades que ronda os 46 anos. Dos 522 colaboradores, cerca de 87% são quadros efetivos da empresa, mantendo um vínculo laboral com uma antiguidade média de 19 anos de serviço.

A estrutura com o maior número de colaboradores é o Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC) com 147 colaboradores, seguido do Aeroporto Internacional Nelson Mandela (AIPNM) com 90 colaboradores.

De referir, ainda a estrutura Sede, onde os seus 92 colaboradores prestam suporte transversal aos dois segmentos de negócio da empresa.

### Colaboradores por género

O setor da aviação civil é, de uma maneira geral, um setor com forte presença masculina, sendo esta também uma realidade sentida na ASA.

Neste sentido, em 2019, a ASA contava com 374 colaboradores do género masculino (72%), face aos 148 do género feminino, o que se traduz numa taxa de feminização de 28%, ligeiramente superior aos 27%, verificado no ano anterior.

### Taxa de absentismo

A taxa de absentismo neste ano de 2019 foi de 1,5%, o que revela uma diminuição quando comparado com os 2,2% registados em 2018. Este é um indicador que tem vindo a diminuir na ASA desde 2016, ano em que apresentava uma taxa absentismo de 2,4%

### Habilitações literárias

Em termos de habilitações literárias, cerca de 3% dos colaboradores possuem mestrado, 21% licenciatura e 58% o ensino secundário, tendo assim aumentado ligeiramente o nível de habilitações existente na empresa.

**A ASA tem como política, o incentivo ao estudo dos seus colaboradores, participando em 50% o gasto tido com propinas e concedendo dispensas para os exames.**

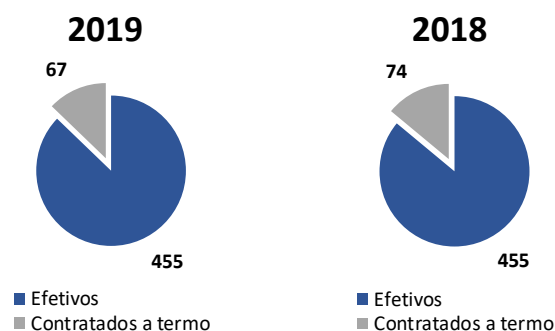
### Programa de estágios

Em 2019, a ASA aderiu ao Programa de Estágios lançado pelo Governo de Cabo Verde, denominado PEPE (Programa de Estágio Profissional e Empresarial), liderado pelo IEPF (Instituto do Emprego e Formação Profissional). A ASA acolheu durante o ano, um total de 69 estagiários, em que 21 foram no âmbito do PEPE e 48 através do programa de estágios da empresa.

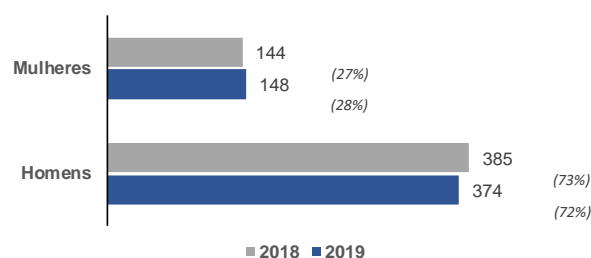
**Quadro 2 - Colaboradores por estrutura**

Estrutura	2019	2018	Variação 19/18		Peso 2019(%)
			Nº	%	
Sede	92	89	3	3%	18%
Navegação Aérea	80	83	-3	-4%	15%
Gestão Aeroportuária	350	357	-7	-2%	67%
AIAC	147	153	-6	-4%	28%
AIPNM	90	92	-2	-2%	17%
AIAP	32	34	-2	-6%	6%
AICE	49	47	2	4%	9%
AD Fogo	12	11	1	9%	2%
AD S.Nicolau	12	12	0	0%	2%
AD Maio	8	8	0	0%	2%
<b>ASA</b>	<b>522</b>	<b>529</b>	<b>-7</b>	<b>-1%</b>	<b>100%</b>

**Figura 3 - Situação profissional dos colaboradores**



**Figura 4 - Colaboradores por género**



**Quadro 3 - Habilitações literárias**

Habilitações	2019	2018	Variação 19/18		Peso 2019(%)
			Nº	%	
Mestrado	13	11	2	18%	2%
Licenciatura	108	110	-2	-2%	21%
Bacharel	22	19	3	16%	4%
Ensino Secundário	303	305	-2	-1%	58%
Outros	76	84	-8	-10%	15%
<b>Total</b>	<b>522</b>	<b>529</b>	<b>-7</b>	<b>-1%</b>	<b>100%</b>



## 4.2 Formação

Em 2019, foram realizadas 2.287 horas de formação, o que representa um aumento de 86% das horas de formação, comparativamente a 2018. Com 66 ações de formação ministradas, foi gasto um valor global de 45 mil mECV, representando um aumento significativo face aos 15 mil mECV despendidos em 2018, nas 37 ações de formação realizadas.

As ações de formação incidiram, essencialmente, na área operacional, com cerca de 68% da carga horária total realizada em 2019, seguida da área técnica, com 25% das horas totais ministradas.

Foi abrangido um total de 447 formandos nas ações de formação realizadas, distribuídas por todas as categorias profissionais, estruturas e setores da empresa.

**85% dos colaboradores da empresa participaram em pelo menos uma ação de formação em 2019**

Das diversas ações de formação realizadas ao longo do ano na empresa, destacam-se as seguintes:

### Recertificação e Técnicas de Comando e Controlo

Uma grande aposta da empresa, com uma taxa de cobertura de 100% dos bombeiros aeronáuticos.

### Atendimento

Foi ministrada aos Assistentes de Relações Públicas, com excelência e com uma taxa de cobertura de 100%.

### Customer Service (Atendimento ao Cliente)

Sendo estratégica para a ASA, a ação de formação foi ministrada pela IATA, envolvendo TOIAs, gestores das várias estruturas aeroportuárias e todos os técnicos da Direção Comercial.

### Developing a Customer Service Culture at Airport

De elevada importância para a materialização da estratégia da empresa, esta foi uma ação de formação ministrada pela ACI, e abrangeu os gestores da ASA, membros do CA e todos os técnicos da Direção Comercial.

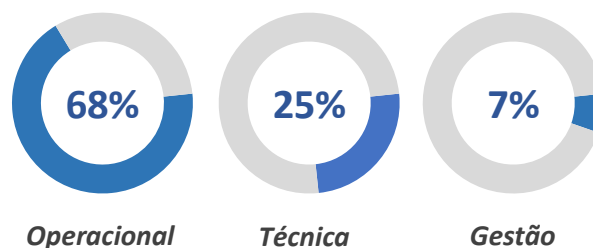
### Ciclo de formações técnicas na área financeira

Foram ministradas cinco ações de formação a todos os colaboradores da empresa com funções na área financeira, abrangendo desde a Direção Financeira e Administrativa, passando pelas Secções de Apoio à Gestão dos aeroportos. As ações de formação foram integradas num conceito de ciclo intensivo, dinâmico e interativo, tendo conteúdos como a Contabilidade Geral Avançada, Gestão de Património, Gestão de Tesouraria, Gestão de Compras e Gestão de Stocks.

# 2.287

Horas de formação

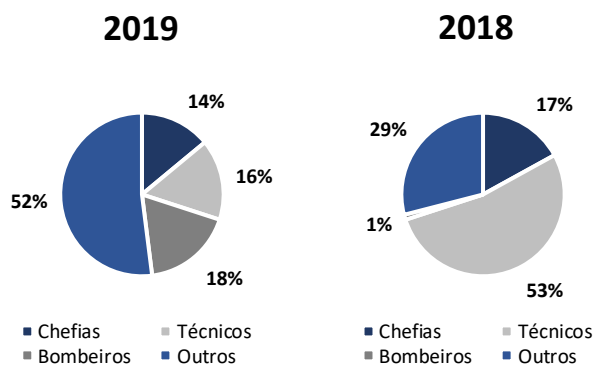
### Tipologia das ações de formação



Quadro 4 - Tipo de formação e carga horária

Tipo de Formação	2019	2018	Variação 19/18	
			Valor	%
Área de Gestão	149	64	85	133%
Área Operacional	1 559	895	664	74%
Área Técnica	579	271	308	114%
<b>Total</b>	<b>2 287</b>	<b>1 230</b>	<b>1 057</b>	<b>86%</b>

Figura 5 - Formação por função e frequência



5.

O nosso  
desempenho  
em 2019



## 5.1 Desempenho operacional

### FIR Oceânica do Sal

#### Sobrevoos

**58 mil sobrevoos**  
+13% face a 2018

#### Sobrevoos espaço aéreo

**42 mil sobrevoos**  
+14% face a 2018

#### Sobrevoos O/D Cabo Verde

**16 mil sobrevoos**  
+9% face a 2018

A FIR Oceânica do Sal atingiu, em 2019, os 58.345 sobrevoos, representando um crescimento de 13% (+6.651 sobrevoos) face ao ano anterior, mantendo a tendência de crescimento verificada nos últimos anos.

**Desde 2016, verificou-se um crescimento da atividade da FIR na ordem dos 30% (+14 mil sobrevoos), o que se traduz num crescimento médio anual de 9%.**

Nos últimos quatro anos, o espaço aéreo de Cabo Verde tem apresentado uma performance de evolução positiva tal que atingiu, em 2018, e novamente em 2019, o maior número de movimentos desde que há registo, com 51.694 e 58.345 sobrevoos, respetivamente (+14% e +13%).

Podendo a atividade dos serviços de Navegação Aérea ser vista tendo em conta as suas duas dinâmicas, a dos sobrevoos puros (que apenas atravessam o espaço aéreo de Cabo Verde) e a dos sobrevoos com origem/ destino em Cabo Verde (correspondente ao tráfego aeroportuário), ambas têm apresentado a mesma tendência de crescimento ao longo dos últimos anos.

Os sobrevoos puros com um crescimento, em 2019, de 14% (+5.342 sobrevoos) face a 2018, aumentaram desde 2016, cerca de 30% (+9.734 sobrevoos), o que representa um crescimento médio de 9% ao ano.

Por sua vez, os sobrevoos de origem/destino em Cabo Verde com um crescimento, em 2019, de 9% face a 2018, apresentaram um aumento desde 2016, na ordem dos 32% (+3.864 sobrevoos), o que representa um crescimento médio de 10% ao ano.

Este continua a ser um setor com forte dependência de fatores externos, como o preço do petróleo e consequentemente do combustível utilizado pelas companhias aéreas, das tarifas praticadas pelas FIRs adjacentes à de Cabo Verde (Canárias, Santa Maria e Dakar) ou ainda da evolução da atividade económica (PIB) das regiões originárias do tráfego aéreo da FIR (essencialmente Europa e América do Sul).

Figura 6 - Evolução de sobrevoos

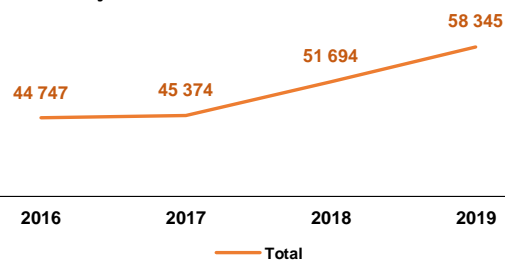
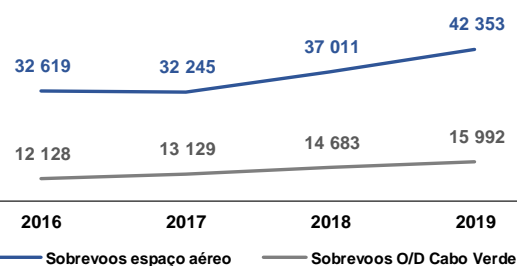


Figura 7 - Evolução de sobrevoos por tipologia



Quadro 5 - Número de sobrevoos

Tipologia	2019	2018	Variação 19/18	
			Valor	%
Sobrevoos espaço aéreo	42 353	37 011	5 342	14%
Sobrevoos O/D Cabo Verde	15 992	14 683	1 309	9%
<b>Total</b>	<b>58 345</b>	<b>51 694</b>	<b>6 651</b>	<b>13%</b>



## FIR Oceânica do Sal

**+ de 60%** dos Sobrevoos puros do espaço aéreo da FIR Oceânica do Sal em 2019 tiveram como origem ou destino o Brasil.

Os sobrevoos puros da FIR Oceânica do Sal são compostos, essencialmente, por ligações entre a Europa e a América do Sul, com mais de 38 mil sobrevoos, o que representa cerca de 90% destes sobrevoos ocorridos durante 2019.

O Brasil apresentou-se como o país de origem e/ou destino que gerou cerca de 26 mil sobrevoos, representando cerca de 60% do total de sobrevoos do espaço aéreo, com particular destaque para as rotas com São Paulo.

A principal ligação entre países, em 2019, foi entre Portugal e o Brasil com 9.738 sobrevoos, tendo apresentado um crescimento de 15% (+1.278 sobrevoos) face a 2018.

As ligações de Espanha com Brasil e com a Argentina apresentam igual destaque, com as rotas de Madrid-Buenos Aires e Madrid-São Paulo a originarem 3.112 e 2.268 sobrevoos, respetivamente.

*Sendo Espanha um dos principais países a originar sobrevoos puros no espaço aéreo de Cabo Verde, foi também quem apresentou as rotas com maiores taxas de crescimento, com Espanha-Argentina a crescer cerca de 28% e Espanha-Chile a aumentar 24%.*

A cidade de Buenos Aires revelou-se em 2019, a cidade que mais contribuiu para o aumento dos sobrevoos puros na FIR Oceânica do Sal, dado ter das ligações que mais cresceram em 2019, com Londres-Buenos Aires a crescer cerca de 47% e Madrid-Buenos Aires a crescer 25%, face ao ano anterior.

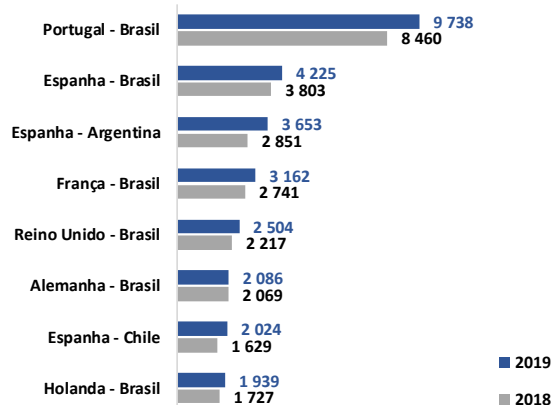
A rota Lisboa-São Paulo, tendo sido a segunda principal ligação em 2019, foi também a segunda que mais cresceu, com um aumento de 34%, face a 2018.

Para além das ligações entre a Europa e a América do Sul, as ligações entre África e a América do Norte, são as que mais ocorrem no espaço aéreo de Cabo Verde, tendo sido registados mais de 3 mil sobrevoos puros, em 2019, representado cerca de 9% do total destes sobrevoos.

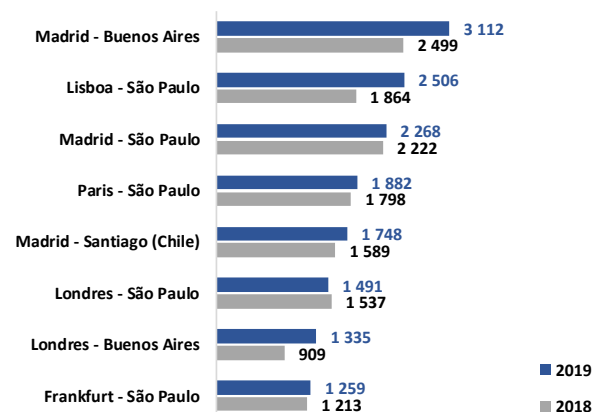
Os sobrevoos derivados das ligações entre África e a América do Norte, tiveram um crescimento, em 2019, na ordem dos 3%, com mais 118 sobrevoos, face a 2018.

Nota ainda para o facto de em 2019, ter surgido uma nova ligação na FIR Oceânica do Sal entre o Médio Oriente e a América do Sul, com 314 sobrevoos, representando cerca de 0,7% do total de sobrevoos puros ocorridos. Esta foi uma ligação utilizada pela LATAM Airlines, na sua rota entre as cidades de São Paulo, no Brasil e Tel Aviv, em Israel.

**Figura 8 - Principais ligações que originam sobrevoos na FIR Oceânica do Sal por país**



**Figura 9 - Principais ligações que originam sobrevoos na FIR Oceânica do Sal por cidade**



## Tráfego nos aeroportos de Cabo Verde

### Aeronaves total

(Part. + Cheg.)

**35 mil aeronaves**

**+3% face a 2018**

### Aeronaves internacional

(Part. + Cheg.)

**19 mil aeronaves**

**+11% face a 2018**

### Aeronaves doméstico

(Part. + Cheg.)

**16 mil aeronaves**

**-4% face a 2018**

A ASA registou, em 2019, um total de 35.202 movimentos de aeronaves nos aeroportos nacionais, representando um crescimento de 3% (+1.125 movimentos), face a 2018.

As aeronaves de voos internacionais foram as impulsionadoras deste aumento, com os movimentos do mercado internacional a apresentarem um crescimento de 11% (+1.125 movimentos), face ao ano anterior.

**O AIPNM e o AIAC com crescimentos, em 2019, de 21% (+622 movimentos) e 11% (+1.079 movimentos), respetivamente, foram os aeroportos que mais cresceram no movimento de aeronaves internacionais.**

Nota ainda para o AICE que, com mais 109 movimentos internacionais, apresenta um crescimento de 13%, face ao verificado no ano anterior.

O crescimento verificado, em 2019, no mercado internacional, vem cimentar a tendência dos últimos anos, onde desde 2016, os movimentos internacionais apresentaram um crescimento acumulado de 34% (+4.830 movimentos), representando um aumento médio anual de 10%, no período 2016-2019.

No mercado doméstico, o ano de 2019 foi de redução de atividade, com uma diminuição de 4% (-741 movimentos), face ao verificado em 2018.

Embora a Cabo Verde Airlines, tenha retomado as ligações domésticas desde agosto 2019, tal não foi suficiente para que em conjunto com a Binter CV, tivessem evitado uma diminuição dos movimentos inter-ilhas.

Este é um mercado que tem vindo a diminuir desde 2017, apresentando neste período 2017-2019, uma redução acumulada de 21% (-4.400 movimentos), o que representa uma diminuição média de 11% ao ano.

A diminuição de movimentos domésticos, em 2019, foi generalizada por todos os aeroportos nacionais, com exceção do AIAC e do aeródromo do Fogo.

O AIAC foi o aeroporto que mais cresceu em 2019, no movimento de aeronaves, apresentando um crescimento nos dois mercados, doméstico e internacional.

Figura 10 - Evolução no movimento de aeronaves

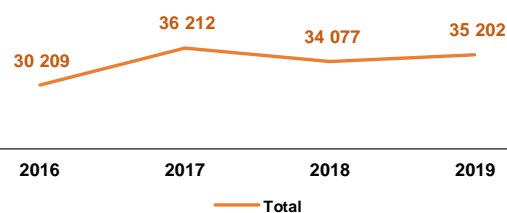
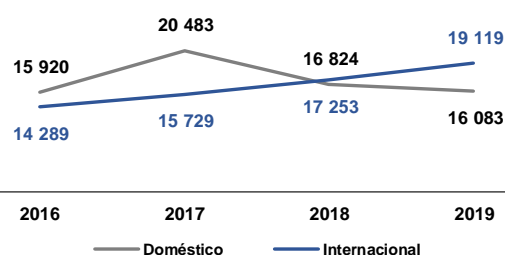


Figura 11 - Evolução no movimento de aeronaves por mercado



Quadro 6 - Movimento de aeronaves (Part. + Cheg.)

Aerportos	Natureza	2019	2018	Variação 19/18	
				Valor	%
AIAC - Sal	Doméstico	3 523	3 455	68	2%
	Internacional	11 053	9 974	1 079	11%
	<b>Total</b>	<b>14 576</b>	<b>13 429</b>	<b>1 147</b>	<b>9%</b>
AIPNM - Praia	Doméstico	6 426	6 990	-564	-8%
	Internacional	3 581	2 959	622	21%
	<b>Total</b>	<b>10 007</b>	<b>9 949</b>	<b>58</b>	<b>1%</b>
AIAP - Boa Vista	Doméstico	1 185	1 240	-55	-4%
	Internacional	3 550	3 494	56	2%
	<b>Total</b>	<b>4 735</b>	<b>4 734</b>	<b>1</b>	<b>0%</b>
AICE - S. Vicente	Doméstico	2 853	3 068	-215	-7%
	Internacional	935	826	109	13%
	<b>Total</b>	<b>3 788</b>	<b>3 894</b>	<b>-106</b>	<b>-3%</b>
AD - Fogo	Doméstico	1 336	1 269	67	5%
AD - S. Nicolau	Doméstico	460	482	-22	-5%
AD - Maio	Doméstico	300	320	-20	-6%
<b>Total</b>	Doméstico	16 083	16 824	-741	-4%
	Internacional	19 119	17 253	1 866	11%
	<b>Total</b>	<b>35 202</b>	<b>34 077</b>	<b>1 125</b>	<b>3%</b>

## Tráfego nos aeroportos de Cabo Verde

**Passageiros total**  
(Emb. + Desemb. + Trans.)

**2,8 milhões** passageiros  
**+3%** face a 2018

**Passageiros internacionais**  
(Emb. + Desemb. + Trans.)

**2 milhões** passageiros  
**+7%** face a 2018

**Passageiros domésticos**  
(Emb. + Desemb. + Trans.)

**821 mil** passageiros  
**-7%** face a 2018

Os aeroportos de Cabo Verde movimentaram, em 2019, um total de 2.771.931 passageiros, representando um crescimento de 3% (+69.699 passageiros), face a 2018.

Os passageiros internacionais foram os principais responsáveis por este aumento, com o mercado internacional a apresentar um crescimento de 7% (+133.256 passageiros), face ao ano anterior.

**O AIPNM e o AIAP com crescimentos, em 2019, de 19% (+51.077 passageiros) e 12% (+55.059 passageiros), respetivamente, foram os aeroportos que mais cresceram no número de passageiros internacionais.**

Nota para o AICE que, com mais 12 mil passageiros internacionais, apresenta um crescimento de 14%, face ao verificado no ano anterior.

O crescimento verificado, em 2019, no mercado internacional, vem cimentar a tendência dos últimos anos, onde desde 2016, os passageiros internacionais apresentaram um crescimento acumulado de 34% (+499.097 passageiros), representando um aumento médio anual de 10%, no período 2016-2019.

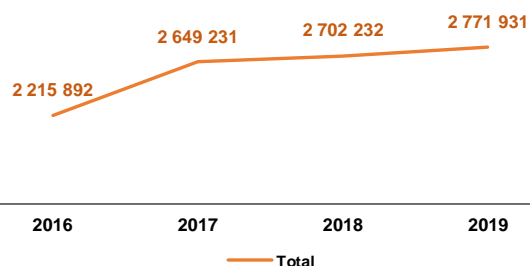
No mercado doméstico, o ano 2019, foi de redução de atividade, com uma diminuição de 7% (-63.557 passageiros), face ao verificado em 2018.

Embora a Cabo Verde Airlines, tenha retomado as ligações domésticas desde agosto 2019, tal não foi suficiente para que em conjunto com a Binter CV, tivessem evitado uma diminuição dos passageiros nos voos inter-ilhas.

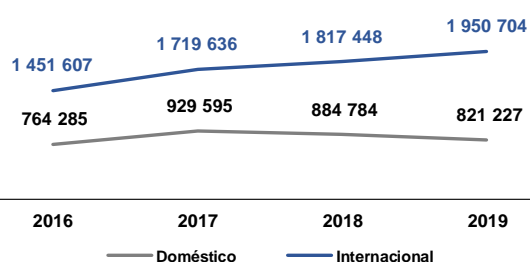
Este é um mercado que tem vindo a diminuir desde 2017, apresentando, neste período 2017-2019, uma redução acumulada de 12% (-108.368 passageiros), o que representa uma diminuição média de 6% ao ano.

A diminuição de passageiros domésticos, em 2019, foi generalizada por todos os aeroportos nacionais, com particular destaque para o AIPNM com uma diminuição de 11%, reduzindo em quase 40 mil passageiros, face ao verificado em 2018.

**Figura 12 - Evolução no movimento de passageiros**



**Figura 13 - Evolução no movimento de passageiros por mercado**



**Quadro 7 - Movimento de passageiros (Emb. + Desemb. + Trans.)**

Aerportos	Natureza	2019	2018	Variação 19/18	
				Valor	%
AIAC - Sal	Doméstico	176 892	183 405	-6 513	-4%
	Internacional	1 015 936	1 001 231	14 705	1%
	<b>Total</b>	<b>1 192 828</b>	<b>1 184 636</b>	<b>8 192</b>	<b>1%</b>
AIPNM - Praia	Doméstico	328 450	367 897	-39 447	-11%
	Internacional	320 520	269 443	51 077	19%
	<b>Total</b>	<b>648 970</b>	<b>637 340</b>	<b>11 630</b>	<b>2%</b>
AIAP - Boa Vista	Doméstico	63 430	69 387	-5 957	-9%
	Internacional	511 452	456 393	55 059	12%
	<b>Total</b>	<b>574 882</b>	<b>525 780</b>	<b>49 102</b>	<b>9%</b>
AICE - S. Vicente	Doméstico	150 281	159 903	-9 622	-6%
	Internacional	102 796	90 381	12 415	14%
	<b>Total</b>	<b>253 077</b>	<b>250 284</b>	<b>2 793</b>	<b>1%</b>
AD - Fogo	Doméstico	66 464	66 810	-346	-1%
AD - S. Nicolau	Doméstico	21 977	23 536	-1 559	-7%
AD - Maio	Doméstico	13 733	13 846	-113	-1%
<b>Total</b>	Doméstico	821 227	884 784	-63 557	-7%
	Internacional	1 950 704	1 817 448	133 256	7%
	<b>Total</b>	<b>2 771 931</b>	<b>2 702 232</b>	<b>69 699</b>	<b>3%</b>

## Tráfego nos aeroportos de Cabo Verde

### Carga total

(Emb. + Desemb.)

**1,4 milhões kgs**

**+6% face a 2018**

### Carga internacional

(Emb. + Desemb.)

**1 milhão kg**

**+17% face a 2018**

### Carga doméstica

(Emb. + Desemb.)

**380 mil kg**

**-15% face a 2018**

O ano 2019 registou, um total de 1.390.234 kgs de carga movimentada nos aeroportos nacionais, representando um crescimento de 6% (+79.218 kgs), face a 2018.

A carga internacional foi a impulsionadora deste aumento, com os movimentos do mercado internacional a apresentarem um crescimento de 17% (+144.174 kgs), face ao verificado no ano anterior.

**O AIPNM e o AIAC, com crescimentos de 21% (+84.959 kgs) e 17% (+50.064 kgs), respetivamente, foram os aeroportos que mais cresceram no movimento de carga internacional.**

Nota ainda para o AICE que, com mais 15 mil kgs internacionais, apresenta um crescimento de 12%, face ao verificado no ano anterior.

O crescimento verificado, em 2019, no mercado internacional, vem inverter a tendência dos últimos anos, onde desde 2016, os movimentos internacionais apresentaram uma diminuição acumulada de 28% (-388.596 kgs), o que representa uma redução média anual de 10%, no período 2016-2019.

No mercado doméstico, o ano de 2019 foi de redução de atividade, com uma diminuição de 15% (-64.956 kgs) face ao verificado em 2018.

Este é um mercado que tem vindo a diminuir desde 2016, apresentando neste período 2016-2019, uma redução acumulada de 72% (-959.164 kgs), representando uma diminuição média de 34% ao ano.

Embora o mercado doméstico tenha apresentado uma redução global da carga movimentada, o comportamento entre aeroportos foi distinto, com o AIAP, AICE e os aeródromos de S. Nicolau e Maio a apresentarem crescimentos, de 29% (+4.573 kgs), 16% (+9.893 kgs), 162% (+4.022 kgs) e 55% (+1.080 kgs), respetivamente.

Tendo o AIPNM sido o aeroporto que mais cresceu na carga total movimentada, entre os aeroportos nacionais, o AICE foi o que conseguiu apresentar crescimento nos dois mercados, doméstico e internacional.

Figura 14 - Evolução no movimento de carga

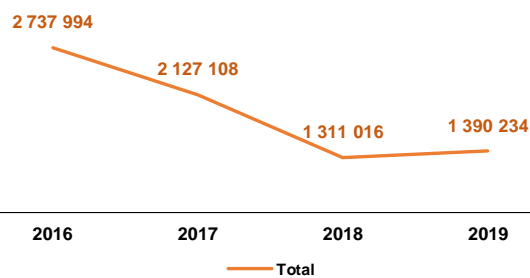
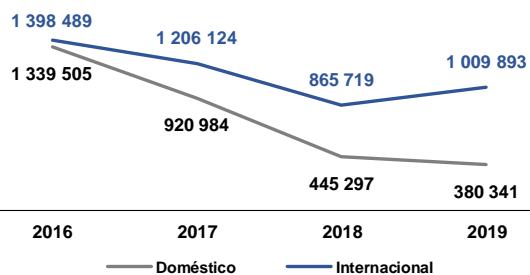


Figura 15 - Evolução no movimento de carga por mercado



Quadro 8 - Movimento de carga (kgs) (Emb. + Desemb.)

Aerportos	Natureza	2019	2018	Variação 19/18	
				Valor	%
AIAC - Sal	Doméstico	103 815	139 877	-36 062	-26%
	Internacional	339 526	289 462	50 064	17%
	<b>Total</b>	<b>443 341</b>	<b>429 339</b>	<b>14 002</b>	<b>3%</b>
AIPNM - Praia	Doméstico	169 153	216 836	-47 683	-22%
	Internacional	481 497	396 538	84 959	21%
	<b>Total</b>	<b>650 650</b>	<b>613 374</b>	<b>37 276</b>	<b>6%</b>
AIAP - Boa Vista	Doméstico	20 529	15 956	4 573	29%
	Internacional	46 429	51 995	-5 566	-11%
	<b>Total</b>	<b>66 958</b>	<b>67 951</b>	<b>-993</b>	<b>-1%</b>
AICE - S. Vicente	Doméstico	71 675	61 782	9 893	16%
	Internacional	142 441	127 724	14 717	12%
	<b>Total</b>	<b>214 116</b>	<b>189 506</b>	<b>24 610</b>	<b>13%</b>
AD - Fogo	Doméstico	5 631	6 410	-779	-12%
AD - S. Nicolau	Doméstico	6 504	2 482	4 022	162%
AD - Maio	Doméstico	3 034	1 954	1 080	55%
<b>Total</b>	Doméstico	380 341	445 297	-64 956	-15%
	Internacional	1 009 893	865 719	144 174	17%
	<b>Total</b>	<b>1 390 234</b>	<b>1 311 016</b>	<b>79 218</b>	<b>6%</b>

## Tráfego nos aeroportos de Cabo Verde

### Correio total

(Emb. + Desemb.)

**457 mil kgs**

**+13% face a 2018**

### Correio internacional

(Emb. + Desemb.)

**200 mil kg**

**+13% face a 2018**

### Correio doméstico

(Emb. + Desemb.)

**257 mil kg**

**+12% face a 2018**

A ASA registou, no presente ano de 2019, um total de 456.612 kgs de correio movimentado nos aeroportos de Cabo Verde, representando um crescimento de 13% (+51.249 kgs), face ao ano anterior.

Este crescimento global de 13% foi semelhante entre os mercados doméstico e internacional, com aumentos de 12% e 13%, respetivamente.

**No movimento de correio internacional, o AIPNM e o AICE, foram os aeroportos que mais cresceram, com aumentos de 19% (+21.035 kgs) e 17% (+5.642 kgs), respetivamente.**

O crescimento verificado, em 2019, no mercado internacional, vem confirmar a tendência dos últimos anos, onde desde 2016, os movimentos de correio internacional apresentaram um crescimento acumulado de 40% (+56.892 kgs), representando um aumento médio anual de 12%, no período 2016-2019.

No mercado doméstico, o ano de 2019 foi igualmente de aumento da atividade, com um crescimento de 12% (+27.934 kgs), face ao verificado em 2018.

Este é um mercado que, com exceção do ano 2018, tem vindo a crescer continuamente, apresentando neste período 2016-2019, um crescimento acumulado de cerca de 47% (+82.256 kgs), o que representa um aumento médio na ordem dos 14% ao ano.

O aumento de kgs de correio movimentados no mercado doméstico de Cabo Verde, em 2019, excetuando o AIAP, foi generalizado por todos os aeroportos nacionais com particular destaque para o crescimento de 11% (+11.450 kgs) do AIPNM.

O Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela foi assim, o aeroporto que mais cresceu em 2019, no movimento de correio, apresentando um crescimento nos dois mercados, doméstico e internacional.

Figura 16 - Evolução no movimento de correios

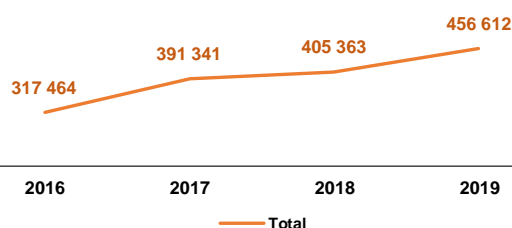
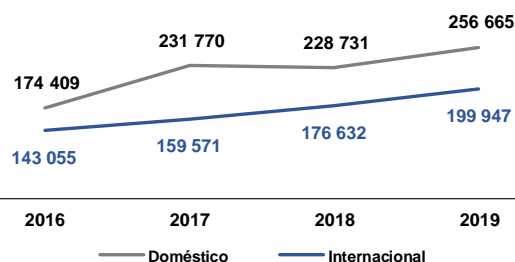


Figura 17 - Evolução no movimento de correios por mercado



Quadro 9 - Movimentos de correios (kgs) (Emb. + Des.)

Aerportos	NATUREZA	2019	2018	Variação 19/18	
				Valor	%
AIAC - Sal	Doméstico	47 368	37 993	9 375	25%
	Internacional	29 497	32 754	-3 257	-10%
	<b>Total</b>	<b>76 865</b>	<b>70 747</b>	<b>6 118</b>	<b>9%</b>
AIPNM - Praia	Doméstico	115 916	104 466	11 450	11%
	Internacional	131 065	110 030	21 035	19%
	<b>Total</b>	<b>246 981</b>	<b>214 496</b>	<b>32 485</b>	<b>15%</b>
AIAP - Boa Vista	Doméstico	13 852	13 947	-95	-1%
	Internacional	-	105	-105	-100%
	<b>Total</b>	<b>13 852</b>	<b>14 052</b>	<b>-200</b>	<b>-1%</b>
AICE - S. Vicente	Doméstico	55 078	49 742	5 336	11%
	Internacional	39 385	33 743	5 642	17%
	<b>Total</b>	<b>94 463</b>	<b>83 485</b>	<b>10 978</b>	<b>13%</b>
AD - Fogo	Doméstico	10 174	9 158	1 016	11%
AD - S. Nicolau	Doméstico	10 195	9 815	380	4%
AD - Maio	Doméstico	4 082	3 610	472	13%
<b>Total</b>	Doméstico	256 665	228 731	27 934	12%
	Internacional	199 947	176 632	23 315	13%
	<b>Total</b>	<b>456 612</b>	<b>405 363</b>	<b>51 249</b>	<b>13%</b>



## 5.2 Desempenho económico

### Volume de negócios

**6,7** milhões mECV  
+8% face a 2018

### EBITDA

**4,3** milhões mECV  
+7% face a 2018

### Resultado líquido

**2,4** milhões mECV  
+9% face a 2018

A ASA ultrapassou os 6,7 milhões mECV de volume de negócios, em 2019, o que representa um crescimento de 8% (+513 mil mECV), face a 2018. Quando avaliado o período 2016-2019, o volume de negócios cresceu cerca de 38% (+1,8 milhões mECV, o que representa um crescimento médio anual de 11%, neste período.

Embora o aumento das receitas obtidas em 2019, a empresa viu os seus gastos aumentarem também, contudo a um ritmo inferior. Este aumento de gastos, tendo sido generalizado por todas as componentes, teve principal incidência nos gastos operacionais associados à atividade, como energia, segurança, manutenção e taxas regulamentares.

Desta forma, a ASA obteve, em 2019, um EBITDA de 4,3 milhões mECV, representando um crescimento de 262 mil mECV face a 2018. Deste modo, a margem EBITDA situou-se nos 58%, ligeiramente inferior, em 2 pontos percentuais, do verificado em 2018.

**No período 2016-2019, o EBITDA da ASA, mais que duplicou, com um crescimento acumulado de 107% (+2,2 milhões mECV), o que se tem traduzido num crescimento médio anual de 27%, no período.**

Por força do programa de investimentos que tem vindo a ser realizado ao longo dos últimos anos na empresa, nomeadamente com o novo terminal de passageiros do aeroporto na Cidade da Praia, os gastos de depreciação aumentaram significativamente em cerca de 14% (+147 mil mECV), face a 2018.

Embora a ASA tenha apresentado, em 2019, uma ligeira redução da sua margem EBITDA, como referido anteriormente, a empresa manteve estável, face a 2018, a sua margem líquida nos 33%.

O peso da estrutura de gastos com pessoal no total das vendas apresentou uma redução, passando dos 20% em 2018 para os 19% em 2019.

Em termos globais, a empresa aumentou o peso dos gastos com FSEs no total das vendas, em 5 pontos percentuais, passando dos 24% em 2018 para os 29% em 2019.

Dado o volume de financiamentos que a empresa contraiu, para fazer face aos investimentos que tem vindo a realizar, o peso dos encargos financeiros no seu EBITDA, aumentou ligeiramente, em 2019, de 3% para 4%.

Figura 18 - Evolução do volume de negócios (mECV)

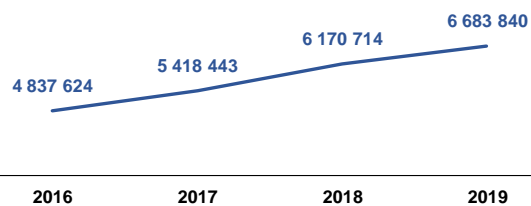
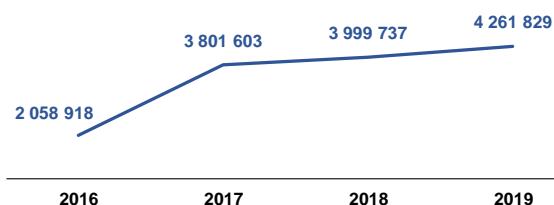
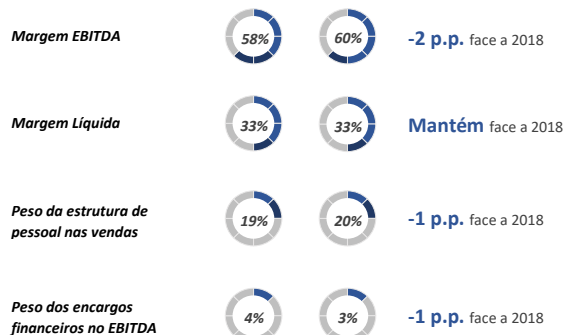


Figura 19 - Evolução do EBITDA (mECV)



Quadro 10 - Performance económica

Performance económica	2019	2018	Variação 19/18	
			Valor	%
Volume de Negócios	6 683 840	6 170 714	513 126	8%
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	611 948	503 765	108 183	21%
Gastos Operacionais	-3 172 920	-2 721 637	-451 282	17%
Gastos com FSE's	-1 916 344	-1 503 840	-412 503	27%
Gastos com Pessoal	-1 256 576	-1 217 797	-38 779	3%
Outros Rendimentos e Ganhos	243 669	179 161	64 508	36%
Outros Gastos e Perdas	-104 709	-132 266	27 557	-21%
Gastos de Depreciação e Amort.	-1 204 135	-1 056 712	-147 424	14%
Ganhos e Perdas Financeiras	-146 705	-89 903	-56 802	63%
<b>EBITDA</b>	<b>4 261 829</b>	<b>3 999 737</b>	<b>262 092</b>	<b>7%</b>
EBIT	3 057 694	2 943 025	114 669	4%
Resultado Antes de Imposto	2 910 988	2 853 122	57 866	2%
Imposto do Período	-509 173	-642 777	133 604	-21%
<b>Resultado Líquido do Período</b>	<b>2 401 815</b>	<b>2 210 345</b>	<b>191 470</b>	<b>9%</b>



## 5.3 Desempenho financeiro

### Cash flow operacional

2,9 milhões mECV  
+14% face a 2018

### Free cash flow

162 mil mECV  
-71% face a 2018

### Fundo de Maneio

2,1 milhões mECV  
+252% face a 2018

Em termos financeiros, a empresa mantém uma estrutura sólida e equilibrada, com um indicador de solvabilidade de 151%, influenciado em larga escala pelo reforço dos capitais próprios.

Este facto é ainda reforçado pelo nível de autonomia financeira de 60% em 2019, superior em 2 ponto percentuais, face ao verificado em 2018.

A ASA continuou, em 2019, a gerar *cash flows* operacionais de forma crescente, condizente com o aumento da sua atividade e das suas receitas.

Dadas as margens EBITDA estáveis no período 2016-2019, o crescimento da atividade neste período, tem potenciado o crescimento dos *cash flows* operacionais.

A ASA gerou assim, a nível operacional, um *cash flow* na ordem dos 2,9 milhões mECV em 2019, cerca de 360 mil mECV acima do montante obtido em 2018, devido essencialmente, ao aumento dos recebimentos de clientes, derivado do aumento de rendimentos alcançados no ano.

No período 2016-2019, a trajetória de reforço de *cash flow* operacional foi robusta, tendo-se verificado um aumento acumulado no período, de cerca de 1,2 milhões mECV (+74%), o que representa um crescimento médio anual na ordem dos 20%.

A capacidade da empresa em gerar *free cash flow* tem sido uma constante ao longo dos anos, embora este tenha vindo a reduzir desde 2017, em muito devido à regularização de passivo que tinha sido gerado pelos investimentos realizados ao longo dos últimos anos.

**Nos últimos anos a ASA tem potenciado a sua performance financeira, através de um planeamento financeiro com claros resultados nos seus níveis de cash flow gerado.**

Em termos de capacidade financeira da empresa para fazer face aos seus compromissos, destaca-se a solidez dos indicadores de liquidez obtidos em 2019.

A liquidez geral da empresa em 2019 situou-se nos 171%, obtendo um aumento de 94 pontos percentuais face a 2018. Relativamente à liquidez imediata, esta aumentou igualmente 42 pontos percentuais em 2019, verificando-se que a empresa tem atualmente disponibilidades para fazer face a 78% de todo o seu passivo corrente.

Figura 20 - Evolução do *cash flow* operacional (mECV)

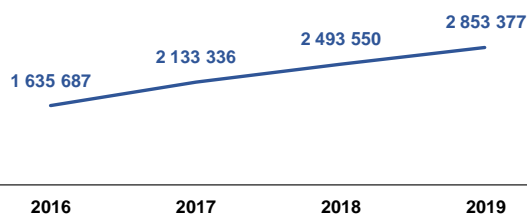
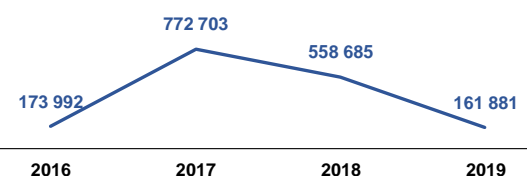


Figura 21 - Evolução do *free cash flow* (mECV)



Quadro 11 - Evolução da performance financeira (mECV)

Performance financeira	2019	2018	Variação 19/18	
			Valor	%
Cash Flow Operacional	2 853 377	2 493 550	359 828	14%
Cash Flow de Investimentos	-3 938 617	-611 129	-3 327 488	544%
Cash Flow de Financiamento	1 247 121	-1 323 735	2 570 856	-194%
Free Cash Flow	161 881	558 685	-396 804	-71%

<b>Liquidez Geral</b> Ativo corrente/Passivo corrente	171%	77%	+94 p.p. face a 2018
<b>Liquidez Reduzida</b> (Ativo corrente - Invent)/Pass corrente	167%	76%	+92 p.p. face a 2018
<b>Liquidez Imediata</b> Disponibilidades/Passivo corrente	78%	36%	+42 p.p. face a 2018
<b>Solvabilidade</b> Capital próprio/Passivo	151%	140%	+11 p.p. face a 2018
<b>Autonomia Financeira</b> Capital próprio/Ativo	60%	58%	+2 p.p. face a 2018

## 5.4 A ASA por Segmentos de Negócio

### Rendimentos Navegação Aérea

3,3 milhões mECV  
+13% face a 2018

### Rendimentos Gestão Aeroportuária

3,4 milhões mECV  
+4% face a 2018

### Ganhos com Participações financeiras

612 mil mECV  
+21% face a 2018

A ASA apresentou em 2019, um nível de rendimentos similar nos seus dois segmentos de negócio, Navegação Aérea e Gestão Aeroportuária, cada um a representar 50% do volume de negócios total da empresa.

**Embora ambos os segmentos de negócio apresentem crescimento contínuo dos seus rendimentos desde 2016, estes têm dinâmicas de atividade distintas.**

O segmento da Navegação Aérea apresentou, em 2019, um crescimento dos seus rendimentos de 13% (+383 mil mECV) face a 2018, num crescimento acumulado no período de 2016-2019 de 35% (+856 mil mECV), o que representa um crescimento médio de 10% ao ano.

Comparativamente, a Gestão Aeroportuária apresentou um ritmo de crescimento dos seus rendimentos inferior, em 2019, com um crescimento de 4% (+131 mil mECV) face a 2018. Contudo, no período 2016-2019, os rendimentos acumulados aumentaram 42% (+991 mil mECV), representando um crescimento médio anual de 12%.

A Gestão Aeroportuária caracteriza-se por ser de capital intensivo, com o elevado volume de investimentos a refletir-se no peso dos gastos com depreciações, representando cerca de 92% do total destes gastos da empresa. A atividade aeroportuária caracteriza-se, igualmente, pela maior necessidade de recursos operacionais, levando a que os gastos operacionais tenham um maior peso neste segmento de negócio.

Dada a estrutura de gastos entre os segmentos, a Navegação Aérea apresenta tipicamente resultados superiores aos da Gestão Aeroportuária, tanto ao nível do EBITDA, como dos resultados antes de imposto (RAI). Este facto apenas não foi verificado em 2017, derivado de efeitos *one-off* de negociação e regularização de dívidas a receber com antiguidade, na atividade dos aeroportos.

A Gestão Aeroportuária, sendo no passado uma atividade deficitária, apresentando resultados negativos, é atualmente um segmento sustentável, tendo-se verificado uma mudança de paradigma desde 2017 com os aeroportos a revelarem capacidade de gerar resultados positivos na empresa.

A Sede apresenta-se como um centro de custo, contemplando gastos das estruturas de suporte e o reconhecimento dos resultados das participações financeiras detidas, pela empresa, na CV Handling e CV Telecom através do registo do Método de Equivalência Patrimonial.

Figura 22 - Evolução de rendimentos por segmento de negócio (mECV)

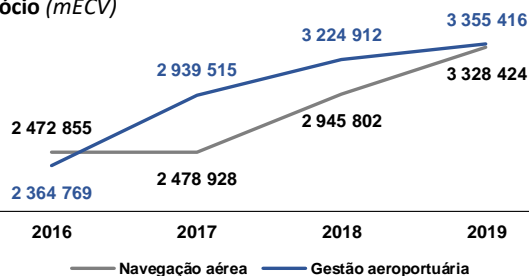


Figura 23 - Evolução do EBITDA por segmento de negócio (mECV)

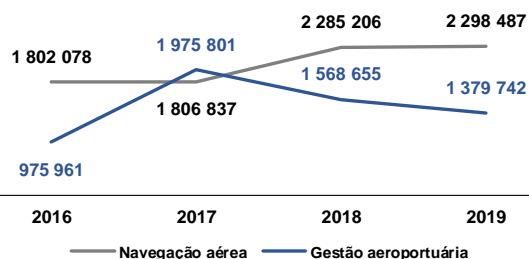
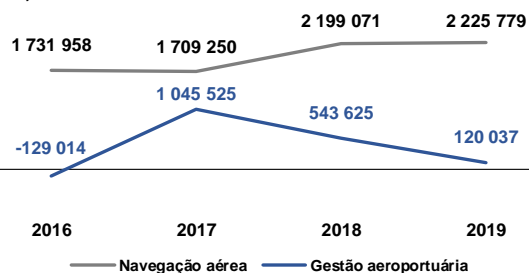


Figura 24 - Evolução do RAI por segmento de negócio (mECV)



Quadro 12 - Performance económica por segmento negócio (mECV)

Performance económica	ASA	Navegação Aérea	Gestão Aeroportuária	Sede
Volume de Negócios	6 683 840	3 328 424	3 355 416	0
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	611 948	0	0	611 948
Gastos Operacionais	-3 172 920	-977 330	-1 828 705	-366 884
Gastos com FSE's	-1 916 344	-706 661	-1 057 991	-151 692
Gastos com Pessoal	-1 256 576	-270 669	-770 715	-215 192
Outros Rendimentos e Ganhos	482 310	-20 637	34 137	468 810
Outros Gastos e Perdas	-343 349	-31 970	-181 105	-130 274
Gastos de Depreciação e Amort.	-1 204 135	-67 796	-1 113 271	-23 069
Ganhos e Perdas Financeiras	-146 705	-4 913	-146 434	4 641
<b>EBITDA</b>	<b>4 261 829</b>	<b>2 298 487</b>	<b>1 379 742</b>	<b>583 600</b>
EBIT	3 057 694	2 230 691	266 471	560 531
Resultado Antes de Imposto	2 910 988	2 225 779	120 037	565 172
Imposto do Período	-509 173			
<b>Resultado Líquido do Período</b>	<b>2 401 815</b>			

## Navegação Aérea

### Rendimentos totais

3,3 milhões mECV

+13% face a 2018

### Rendimentos taxa de rota

3,2 milhões mECV

+13% face a 2018

### Rendimentos

#### taxa navegação terminal (TNC)

145 mil mECV

+8% face a 2018



O crescimento da atividade que a Navegação Aérea tem apresentado ao longo dos últimos anos tem originado um aumento dos seus rendimentos e consequentemente dos resultados obtidos.

A Navegação Aérea possui uma estrutura estável e pouco intensiva em gastos operacionais, com a estrutura de pessoal, em 2019, a representar apenas 8% dos rendimentos e com a margem EBITDA a situar-se nos 69%, o que permite a este segmento apresentar uma margem dos resultados antes de imposto de 67%.

Com o aumento da atividade, mantendo a estrutura de pessoal estável, os índices de produtividade na Navegação Aérea têm aumentado, significativamente, passando de uma média de 546 sobrevoos por colaborador em 2016 para os 729 sobrevoos em 2019, o que representa um crescimento acumulado de 34% (+183 sobrevoos), no período.

Os rendimentos obtidos por sobrevoos tendem a variar conforme a tipologia dos mesmos. Sendo os sobrevoos puros da FIR Oceânica do Sal, os que percorrem distâncias mais longas, possibilitam rendimentos por sobrevoos mais elevados, face aos sobrevoos de origem/ destino nos aeroportos de Cabo Verde.

Os rendimentos dos sobrevoos puros do espaço aéreo, em 2019, apresentaram um rendimento médio na ordem dos 71 mECV, representando um ligeiro crescimento ao longo do período 2016-2019, embora inferior ao verificado no ano anterior de 2018.

Relativamente aos rendimentos dos sobrevoos de origem/ destino em Cabo Verde, estes apresentaram em 2019, um rendimento médio na ordem dos 19 mECV (inclui taxa de rota e TNC), representando um aumento ao longo do período 2016-2019, embora inferior aos 20 mECV verificados em 2018.

Figura 25 - Nº de sobrevoos por colaborador da Navegação Aérea

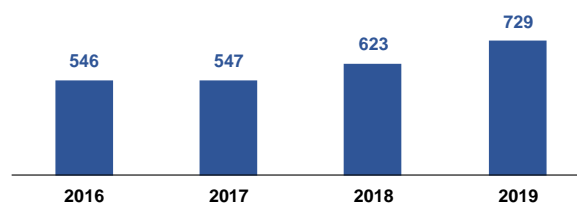


Figura 26 - Rendimento por sobrevoos de espaço aéreo (mECV)

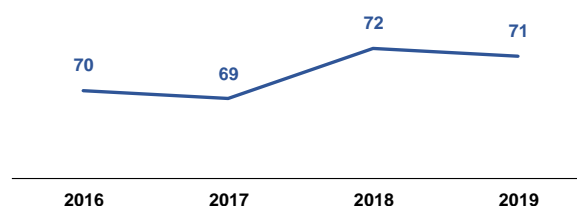
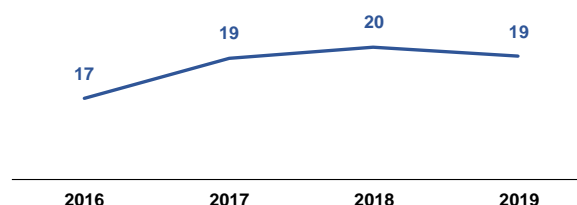


Figura 27 - Rendimento por sobrevoos O/D Cabo Verde (mECV)



Nota: Rendimentos incluem taxa de rota e TNC

Quadro 13 - Performance económica Navegação Aérea (mECV)

Performance económica	2019	2018	Variação 19/18	
			Valor	%
Volume de Negócios	3 328 424	2 945 802	382 622	13%
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	0	0	0	0%
Gastos Operacionais	-977 330	-641 761	-335 569	52%
Gastos com FSE's	-706 661	-378 726	-327 935	87%
Gastos com Pessoal	-270 669	-263 035	-7 634	3%
Outros Rendimentos e Ganhos	-20 637	26 327	-46 964	-178%
Outros Gastos e Perdas	-31 970	-45 162	13 192	-29%
Gastos de Depreciação e Amort.	-67 796	-73 736	5 940	-8%
Ganhos e Perdas Financeiras	-4 913	-12 399	7 486	-60%
EBITDA	2 298 487	2 285 206	13 281	1%
EBIT	2 230 691	2 211 470	19 221	1%
Resultado Antes de Imposto	2 225 779	2 199 071	26 707	1%

## Gestão Aeroportuária

### Rendimentos totais

3,4 milhões mECV

+4% face a 2018

### Rendimentos aeronáuticos

3 milhões mECV

+1% face a 2018

### Rendimentos não aeronáuticos

326 mil m ECV

+39% face a 2018

O crescimento da atividade que a Gestão Aeroportuária tem apresentado ao longo dos últimos anos tem originado um aumento dos seus rendimentos, embora nem sempre com a mesma proporção ao nível dos resultados obtidos, devido às necessidades operacionais e aos investimentos realizados nos aeroportos.

A atividade de Gestão Aeroportuária possui, em 2019, uma estrutura de pessoal a representar 23% dos rendimentos, com a margem EBITDA a situar-se nos 41%. Dado ser uma atividade de capital intensivo, com elevados investimentos realizados nos últimos anos, os gastos de depreciação apresentam um peso significativo, influenciando a margem líquida, que se situa nos 4%, em 2019.

Em 2019, os aeroportos movimentaram, em termos médios, 7.920 passageiros por colaborador, o que representa uma melhoria no índice de produtividade em 5% face ao verificado em 2018 (7.569 passageiros/colaborador).

No período 2016-2019, com exceção do ano 2017, verifica-se uma melhoria progressiva deste indicador, passando dos 6.735 para os 7.920 passageiros por colaborador, num crescimento acumulado de 18% (+1.185 passageiros por colaborador). De referir que em 2017, se deu um crescimento pontual da atividade no mercado doméstico, decorrente da presença de dois operadores (Binter CV e TACV), impulsionando o número de passageiros domésticos, posteriormente regularizado em 2018, novamente com um único operador.

Os aeroportos, na sua globalidade, obtiveram em 2019, um rendimento médio de 1.093 ECV por passageiro, o que representa uma ligeira redução face aos 1.107 ECV alcançados em 2018. No entanto, no período 2016-2019, os aeroportos aumentaram este indicador de rentabilidade em cerca de 12% (+117 ECV por passageiro).

Relativamente aos rendimentos não aeronáuticos, em 2019, por cada passageiro movimentado nos aeroportos de Cabo Verde, foi obtido um rendimento médio de 118 ECV, o que representa um crescimento de 36% (+31 ECV/ passageiro), face ao verificado em 2018 e um crescimento acumulado de 30% (+27 ECV/ passageiro), no período de 2016-2019.

**Os rendimentos não aeronáuticos ganharam um maior peso nos rendimentos da Gestão Aeroportuária, em 2019, representando cerca de 10% dos rendimentos totais dos aeroportos, face aos 7% verificados no ano anterior.**

Figura 28 - Movimento de passageiros por colaborador da Gestão Aeroportuária

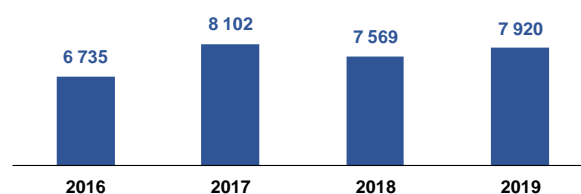


Figura 29 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro na Gestão Aeroportuária (ECV)

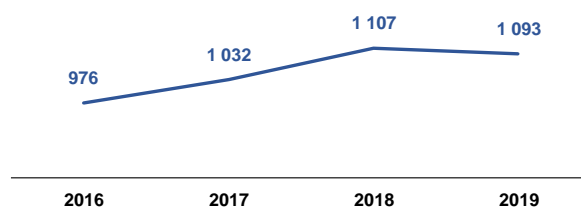
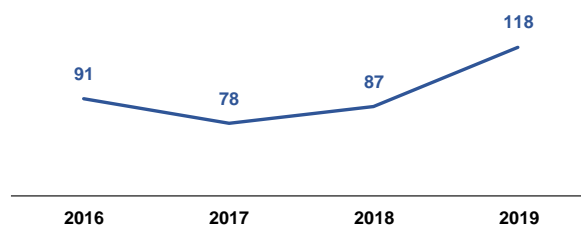


Figura 30 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro na Gestão Aeroportuária (ECV)



Quadro 14 - Performance económica Gestão Aeroportuária (mECV)

Performance económica	2019	2018	Variação 19/18	
			Valor	%
Volume de Negócios	3 355 416	3 224 318	131 098	4%
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	0	0	0	0%
Gastos Operacionais	-1 828 705	-1 694 079	-134 627	8%
Gastos com FSE's	-1 057 991	-966 428	-91 563	9%
Gastos com Pessoal	-770 715	-727 650	-43 064	6%
Outros Rendimentos e Ganhos	34 137	83 254	-49 118	-59%
Outros Gastos e Perdas	-181 105	-44 839	-136 266	304%
Gastos de Depreciação e Amort.	-1 113 271	-950 813	-162 458	17%
Ganhos e Perdas Financeiras	-146 434	-74 218	-72 216	97%
EBITDA	1 379 742	1 568 655	-188 913	-12%
EBIT	266 471	617 842	-351 371	-57%
Resultado Antes de Imposto	120 037	543 625	-423 587	-78%

## Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC)

### Rendimentos totais

1,7 milhões mECV

+2% face a 2018

### Rendimentos aeronáuticos

1,5 milhões mECV

-1% face a 2018

### Rendimentos não aeronáuticos

186 mil mECV

+34% face a 2018



O Aeroporto Internacional Amílcar Cabral, com 14.576 movimentos de aeronaves, 1.192.828 passageiros e rendimentos de 1,7 milhões mECV, em 2019, apresenta-se como um aeroporto de tráfego, essencialmente, de mercado internacional, com 76% das aeronaves e 85% dos passageiros, provenientes de voos internacionais.

Em 2019, verificou-se que o AIAC movimentou no aeroporto, em termos médios, 8.114 passageiros por colaborador, o que representa um índice de produtividade ligeiramente inferior ao verificado em 2018 (7.743 passageiros/colaborador).

No período 2016-2019, verifica-se alguma oscilação deste indicador, variando entre os 7.818 e os 8.114 passageiros por colaborador. De referir que parte desta oscilação resulta do ano de 2017, com um crescimento pontual da atividade no mercado doméstico, decorrente da presença de dois operadores (Binter CV e TACV), impulsionando o número de passageiros domésticos, contudo, regularizado em 2018, novamente com um único operador.

O AIAC obteve em 2019, um rendimento aeronáutico médio de 1.255 ECV por passageiro, o que representa uma redução face aos 1.277 ECV alcançados em 2018. No entanto, no período 2016-2019, o aeroporto aumentou este indicador de rentabilidade em cerca de 16% (+173 ECV por passageiro).

Relativamente aos rendimentos não aeronáuticos, em 2019, por cada passageiro movimentado no AIAC, foi obtido um rendimento médio de 156 ECV, o que representa um crescimento de 33% (+39 ECV/ passageiro), face ao verificado em 2018 e um crescimento acumulado de 31% (+37 ECV/ passageiro), no período de 2016-2019.

Os rendimentos não aeronáuticos ganharam um maior peso nos rendimentos do AIAC, em 2019, representando cerca de 11% dos rendimentos totais do aeroporto, face aos 8% verificados no ano anterior.

Figura 31 - Movimento de passageiros por colaborador no AIAC

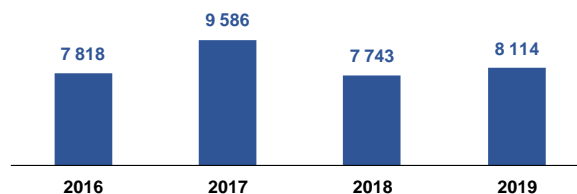


Figura 32 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AIAC (ECV)

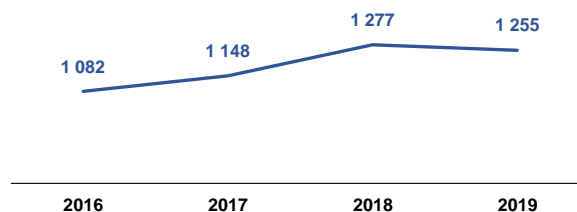
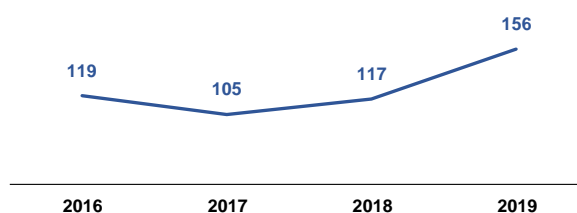


Figura 33 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AIAC (ECV)



Quadro 15 - Performance económica do AIAC (mECV)

Performance económica	2019	2018	Variação 19/18	
			Valor	%
Volume de Negócios	1 682 443	1 650 248	32 195	2%
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	0	0	0	0%
Gastos Operacionais	-685 096	-645 737	-39 359	6%
Gastos com FSE's	-366 855	-353 198	-13 657	4%
Gastos com Pessoal	-318 240	-292 539	-25 702	9%
Outros Rendimentos e Ganhos	22 591	25 368	-2 777	-11%
Outros Gastos e Perdas	-88 180	-20 722	-67 458	326%
Gastos de Depreciação e Amort.	-220 743	-244 648	23 905	-10%
Ganhos e Perdas Financeiras	-37 138	-9 847	-27 292	277%
<b>EBITDA</b>	<b>931 758</b>	<b>1 009 158</b>	<b>-77 400</b>	<b>-8%</b>
<b>EBIT</b>	<b>711 016</b>	<b>764 511</b>	<b>-53 495</b>	<b>-7%</b>
<b>Resultado Antes de Imposto</b>	<b>673 877</b>	<b>754 664</b>	<b>-80 787</b>	<b>-11%</b>

## Aeroporto Internacional Nelson Mandela (AIPNM)

### Rendimentos totais

703 mil mECV

+5% face a 2018

### Rendimentos aeronáuticos

632 mil mECV

+3% face a 2018

### Rendimentos não aeronáuticos

71 mil mECV

+29% face a 2018



O Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela, com 10.007 movimentos de aeronaves, 648.970 passageiros e rendimentos de 703 mil mECV, em 2019, apresenta-se como um aeroporto de tráfego, de maior predominância no mercado doméstico, com 64% das aeronaves e 51% dos passageiros, provenientes de voos domésticos.

Em 2019, verificou-se que o AIPNM movimentou no aeroporto, em termos médios, 7.211 passageiros por colaborador, o que representa uma melhoria no índice de produtividade de 3% face ao verificado em 2018 (7.004 passageiros/colaborador).

No período 2016-2019, verifica-se uma melhoria progressiva deste indicador, passando dos 5.559 para os 7.211 passageiros por colaborador, representando um aumento acumulado de 30% (+1.652 ECV/ passageiro), no período.

O AIPNM obteve em 2019, um rendimento aeronáutico médio de 973 ECV por passageiro, o que representa um aumento face aos 961 ECV alcançados em 2018. No período 2016-2019, o aeroporto aumentou este indicador de rentabilidade em cerca de 3% (+29 ECV por passageiro).

Relativamente aos rendimentos não aeronáuticos, em 2019, por cada passageiro movimentado no AIPNM, foi obtido um rendimento médio de 109 ECV, representando um crescimento de 25% (+22 ECV/ passageiro), face a 2018.

De referir que o AIPNM esteve com obras de expansão e modernização a decorrer no seu terminal de passageiros, levando a que parte da sua atividade não aeronáutica, estivesse fortemente limitada condicionando os rendimentos obtidos durante esse período.

Os rendimentos não aeronáuticos ganharam um maior peso nos rendimentos do AIPNM, em 2019, representando cerca de 10% dos rendimentos totais do aeroporto, face aos 8% verificados no ano anterior.

Figura 34 - Movimento de passageiros por colaborador no AIPNM

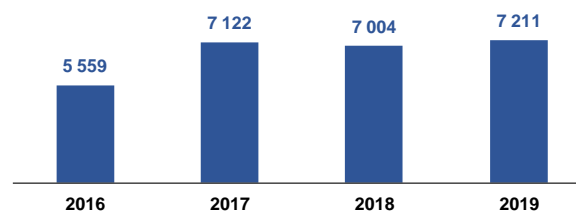


Figura 35 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AIPNM (ECV)

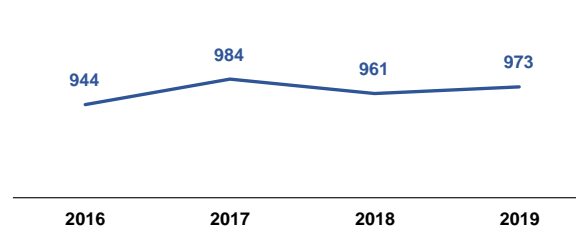
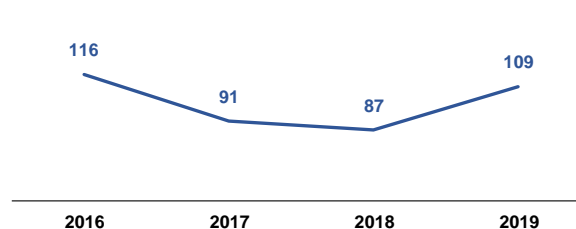


Figura 36 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AIPNM (ECV)



Quadro 16 - Performance económica do AIPNM (mECV)

Performance económica	2019	2018	Variação 19/18	
			Valor	%
Volume de Negócios	702 596	667 887	34 709	5%
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	0	0	0	0%
Gastos Operacionais	-539 798	-494 885	-44 914	9%
Gastos com FSE's	-326 133	-288 635	-37 499	13%
Gastos com Pessoal	-213 665	-206 250	-7 415	4%
Outros Rendimentos e Ganhos	19 789	46 814	-27 026	-58%
Outros Gastos e Perdas	-56 418	-21 433	-34 985	163%
Gastos de Depreciação e Amort.	-461 534	-278 351	-183 183	66%
Ganhos e Perdas Financeiras	-58 931	-21 206	-37 725	178%
EBITDA	126 168	198 384	-72 216	-36%
EBIT	-335 366	-79 967	-255 399	319%
Resultado Antes de Imposto	-394 297	-101 173	-293 125	290%

## Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP)

### Rendimentos totais

713 mil mECV

+12% face a 2018

### Rendimentos aeronáuticos

654 mil mECV

+8% face a 2018

### Rendimentos não aeronáuticos

59 mil mECV

+80% face a 2018



O Aeroporto Internacional Aristides Pereira, com 4.735 movimentos de aeronaves, 574.882 passageiros e rendimentos de 713 mil mECV, em 2019, apresenta-se como um aeroporto de tráfego, essencialmente, de mercado internacional, com 75% das aeronaves e 89% dos passageiros, provenientes de voos internacionais.

Em 2019, verificou-se que o AIAP movimentou no aeroporto, em termos médios, 17.965 passageiros por colaborador, o que representa uma melhoria, significativa, no índice de produtividade de 16% face ao verificado em 2018 (15.464 passageiros/colaborador).

No período 2016-2019, verifica-se uma melhoria contínua deste indicador, passando dos 14.092 para os 17.965 passageiros por colaborador, representando um aumento acumulado de 27% (+3.873 passageiros por colaborador), no período.

O AIAP obteve em 2019, um rendimento aeronáutico médio de 1.138 ECV por passageiro, o que representa uma ligeira redução face aos 1.148 ECV alcançados em 2018. No período 2016-2019, o aeroporto aumentou este indicador de rentabilidade em cerca de 8% (+84 ECV por passageiro).

Relativamente aos rendimentos não aeronáuticos, em 2019, por cada passageiro movimentado no AIAP, foi obtido um rendimento médio de 102 ECV, o que representa um crescimento de 65% (+40 ECV/ passageiro), face ao verificado em 2018. No período 2016-2019, o AIAP mais que duplicou este indicador, com um aumento acumulado de 107% (+55 ECV por passageiro).

Os rendimentos não aeronáuticos ganharam um maior peso nos rendimentos do AIAP, em 2019, representando cerca de 8% dos rendimentos totais do aeroporto, face aos 5% verificados em 2018 e aos 4% verificados em 2016.

Figura 37 - Movimento de passageiros por colaborador no AIAP

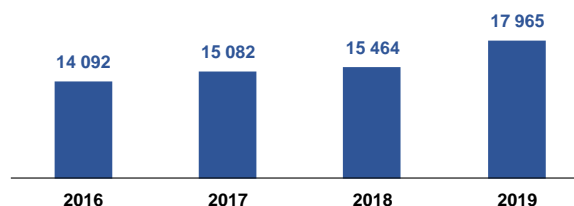


Figura 38 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AIAP (ECV)

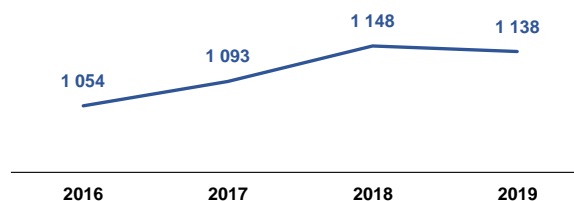
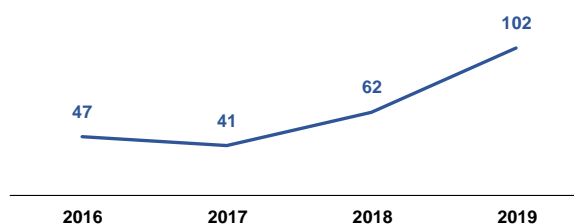


Figura 39 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AIAP (ECV)



Quadro 17 - Performance económica do AIAP (mECV)

Performance económica	2019	2018	Variação 19/18	
			Valor	%
Volume de Negócios	713 198	636 456	76 742	12%
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	0	0	0	0%
Gastos Operacionais	-242 189	-221 700	-20 489	9%
Gastos com FSE's	-169 490	-152 684	-16 806	11%
Gastos com Pessoal	-72 699	-69 016	-3 683	5%
Outros Rendimentos e Ganhos	2 252	4 286	-2 034	-47%
Outros Gastos e Perdas	-4 800	-1 486	-3 315	223%
Gastos de Depreciação e Amort.	-239 448	-230 523	-8 925	4%
Ganhos e Perdas Financeiras	-41 967	-41 613	-355	1%
<b>EBITDA</b>	<b>468 461</b>	<b>417 556</b>	<b>50 904</b>	<b>12%</b>
<b>EBIT</b>	<b>229 013</b>	<b>187 034</b>	<b>41 979</b>	<b>22%</b>
<b>Resultado Antes de Imposto</b>	<b>187 046</b>	<b>145 421</b>	<b>41 625</b>	<b>29%</b>



## Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE)

### Rendimentos totais

208 mil mECV

-4% face a 2018

### Rendimentos aeronáuticos

200 mil mECV

-5% face a 2018

### Rendimentos não aeronáuticos

8 mil mECV

+33% face a 2018



O Aeroporto Internacional Cesária Évora, com 3.788 movimentos de aeronaves, 253.077 passageiros e rendimentos de 208 mil mECV, em 2019, apresenta-se como um aeroporto de tráfego, essencialmente, de mercado doméstico, com 75% das aeronaves e 59% dos passageiros, provenientes de voos domésticos.

Em 2019, verificou-se que o AICE movimentou no aeroporto, em termos médios, 5.165 passageiros por colaborador, o que representa uma redução, no índice de produtividade de 3% face ao verificado em 2018 (5.325 passageiros/colaborador).

No período 2016-2019, verifica-se uma melhoria progressiva deste indicador, passando dos 4.220 para os 5.165 passageiros por colaborador, representando um aumento acumulado de 22% (+945 passageiros por colaborador), no período.

O AICE obteve em 2019, um rendimento aeronáutico médio de 790 ECV por passageiro, o que representa uma redução face aos 839 ECV alcançados em 2018. No período 2016-2019, o aeroporto aumentou este indicador de rentabilidade em cerca de 14% (+95 ECV por passageiro).

Relativamente aos rendimentos não aeronáuticos, em 2019, por cada passageiro movimentado no AICE, foi obtido um rendimento médio de 31 ECV, o que representa um crescimento de 29% (+7 ECV/ passageiro), face ao verificado em 2018. Este era um indicador que vinha diminuindo desde 2016, tendo-se invertido essa tendência no presente ano de 2019.

Os rendimentos não aeronáuticos ganharam um maior peso nos rendimentos do AICE, em 2019, representando cerca de 4% dos rendimentos totais do aeroporto, face aos 3% verificados em 2018.

Figura 40 - Movimento de passageiros por colaborador no AICE

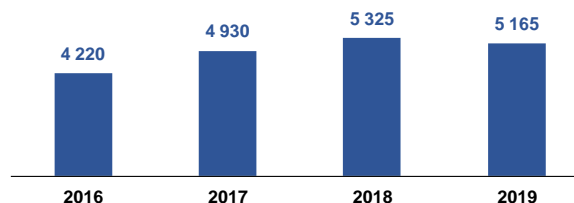


Figura 41 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AICE (ECV)

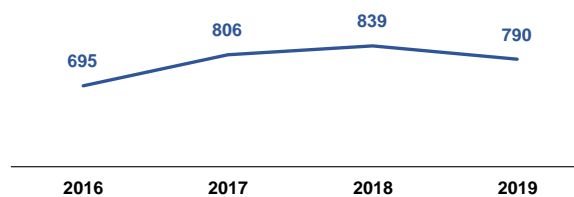
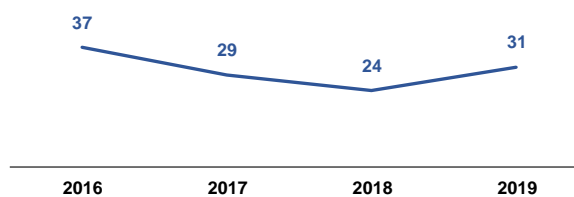


Figura 42 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AICE (ECV)



Quadro 18 - Performance económica do AICE (mECV)

Performance económica	2019	2018	Variação 19/18	
			Valor	%
Volume de Negócios	207 718	215 951	-8 232	-4%
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	0	0	0	0%
Gastos Operacionais	-249 664	-232 368	-17 297	7%
Gastos com FSE's	-135 752	-117 429	-18 324	16%
Gastos com Pessoal	-113 912	-114 939	1 027	-1%
Outros Rendimentos e Ganhos	2 687	6 289	-3 602	-57%
Outros Gastos e Perdas	-44 096	-1 186	-42 910	3618%
Gastos de Depreciação e Amort.	-145 269	-148 924	3 655	-2%
Ganhos e Perdas Financeiras	-4 320	-822	-3 498	425%
<b>EBITDA</b>	<b>-83 355</b>	<b>-11 314</b>	<b>-72 041</b>	<b>637%</b>
<b>EBIT</b>	<b>-228 624</b>	<b>-160 238</b>	<b>-68 386</b>	<b>43%</b>
<b>Resultado Antes de Imposto</b>	<b>-232 944</b>	<b>-161 061</b>	<b>-71 883</b>	<b>45%</b>

## Aeródromo do Fogo (AD Fogo)

### Rendimentos totais

32 mil mECV

-8% face a 2018

### Rendimentos aeronáuticos

30 mil mECV

-8% face a 2018

### Rendimentos não aeronáuticos

2 mil mECV

-2% face a 2018



O Aeródromo do Fogo, com 1.336 movimentos de aeronaves, 66.464 passageiros e rendimentos de 32 mil mECV, em 2019, opera unicamente com voos domésticos.

Em 2019, verificou-se que o Aeródromo do Fogo movimentou, em termos médios, 5.539 passageiros por colaborador, o que representa uma ligeira redução, no índice de produtividade de 1% face ao verificado em 2018 (5.568 passageiros/colaborador).

No período 2016-2019, verifica-se alguma oscilação deste indicador, variando entre os 4.597 e os 5.339 passageiros por colaborador. De referir que parte desta oscilação resulta do ano de 2017, com um crescimento pontual da atividade no mercado doméstico, decorrente da presença de dois operadores (Binter CV e TACV), impulsionando o número de passageiros domésticos, contudo, regularizado em 2018, novamente com um único operador.

O Aeródromo do Fogo obteve em 2019, um rendimento aeronáutico médio de 451 ECV por passageiro, o que representa uma redução face aos 489 ECV alcançados em 2018. No período 2016-2019, o aeródromo aumentou este indicador de rentabilidade em cerca de 15% (+59 ECV por passageiro).

Relativamente aos rendimentos não aeronáuticos, em 2019, por cada passageiro movimentado no Aeródromo do Fogo, foi obtido um rendimento médio de 24 ECV, o que representa uma redução de 4% (-1 ECV/ passageiro), face ao verificado em 2018. Este é um indicador que tem apresentado oscilações no período 2016-2019, contudo, apresenta em 2019, o mesmo valor de 2016 (24 ECV/ passageiro).

Os rendimentos não aeronáuticos apresentam, em 2019, um peso nos rendimentos do Aeródromo do Fogo de 5%, tal como se verificava no ano anterior de 2018, contudo inferior aos 6% de 2016.

Figura 43 - Movimento de passageiros por colaborador no AD Fogo

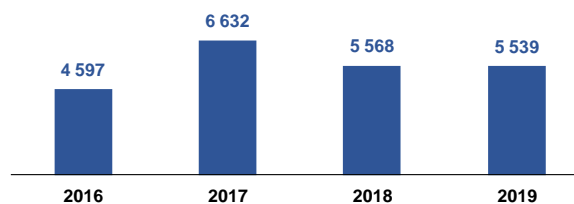


Figura 44 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AD Fogo (ECV)

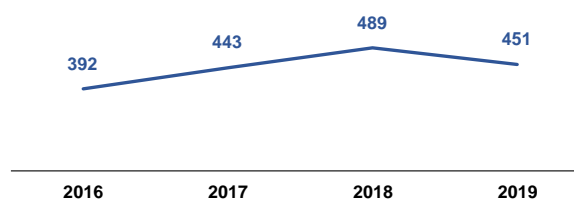
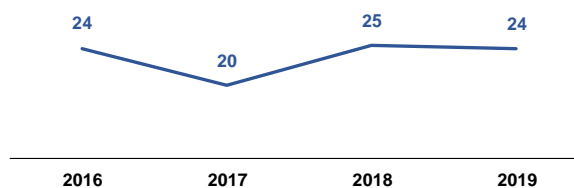


Figura 45 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AD Fogo (ECV)



Quadro 19 - Performance económica do AD Fogo (mECV)

Performance económica	2019	2018	Variação 19/18	
			Valor	%
Volume de Negócios	31 557	34 337	-2 780	-8%
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	0	0	0	0%
Gastos Operacionais	-41 239	-40 367	-871	2%
Gastos com FSE's	-22 780	-24 130	1 350	-6%
Gastos com Pessoal	-18 459	-16 238	-2 221	14%
Outros Rendimentos e Ganhos	186	0	186	0%
Outros Gastos e Perdas	-509	-152	-356	234%
Gastos de Depreciação e Amort.	-15 489	-17 094	1 605	-9%
Ganhos e Perdas Financeiras	-1 359	0	-1 359	0%
<b>EBITDA</b>	<b>-10 004</b>	<b>-6 182</b>	<b>-3 822</b>	<b>62%</b>
<b>EBIT</b>	<b>-25 493</b>	<b>-23 276</b>	<b>-2 217</b>	<b>10%</b>
<b>Resultado Antes de Imposto</b>	<b>-26 852</b>	<b>-23 276</b>	<b>-3 576</b>	<b>15%</b>

## Aeródromo de S. Nicolau (AD S. Nicolau)

### Rendimentos totais

11 mil mECV

-11% face a 2018

### Rendimentos aeronáuticos

10 mil mECV

-14% face a 2018

### Rendimentos não aeronáuticos

947 mECV

+50% face a 2018



O Aeródromo de S. Nicolau, com 460 movimentos de aeronaves, 21.977 passageiros e rendimentos de 11 mil mECV, em 2019, opera unicamente com voos domésticos.

Em 2019, verificou-se que o Aeródromo de S. Nicolau movimentou, em termos médios, 1.831 passageiros por colaborador, o que representa uma redução, no índice de produtividade de 7% face ao verificado em 2018 (1.961 passageiros/colaborador).

No período 2016-2019, verifica-se uma redução praticamente contínua deste indicador, passando dos 2.037 para os 1.831 passageiros por colaborador, representando uma diminuição acumulada de 10% (-206 passageiros por colaborador), no período.

O Aeródromo de S. Nicolau obteve, em 2019, um rendimento aeronáutico médio de 464 ECV por passageiro, o que representa uma redução face aos 504 ECV alcançados em 2018. No período 2016-2019, o aeródromo aumentou este indicador de rentabilidade em cerca de 18% (+72 ECV por passageiro).

Relativamente aos rendimentos não aeronáuticos, em 2019, por cada passageiro movimentado no Aeródromo de S. Nicolau, foi obtido um rendimento médio de 43 ECV, o que representa um aumento de 59% (+16 ECV/ passageiro), face ao verificado em 2018 e um crescimento acumulado de 54% (+15 ECV/ passageiro), no período de 2016-2019.

Os rendimentos não aeronáuticos ganharam um maior peso nos rendimentos do Aeródromo de S. Nicolau, em 2019, representando cerca de 8% dos rendimentos totais do aeródromo, face aos 5% verificados em 2018.

Figura 46 - Movimento de passageiros por colaborador no AD S. Nicolau

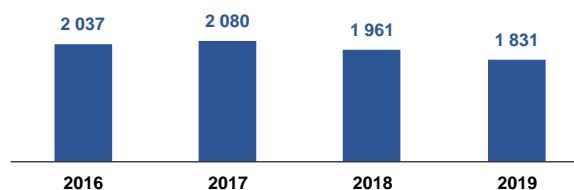


Figura 47 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AD S. Nicolau (ECV)

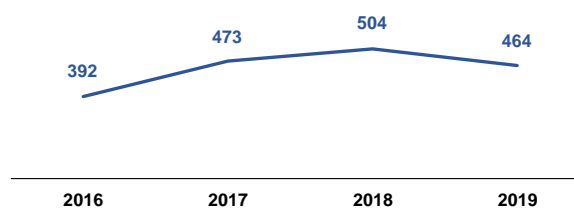
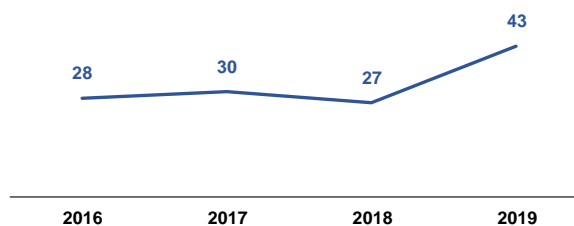


Figura 48 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AD S. Nicolau (ECV)



Quadro 20 - Performance económica do AD S. Nicolau (mECV)

Performance económica	2019	2018	Variação 19/18	
			Valor	%
Volume de Negócios	11 141	12 485	-1 344	-11%
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	0	0	0	0%
Gastos Operacionais	-44 122	-36 909	-7 213	20%
Gastos com FSE's	-24 646	-19 520	-5 125	26%
Gastos com Pessoal	-19 476	-17 388	-2 088	12%
Outros Rendimentos e Ganhos	110	392	-282	-72%
Outros Gastos e Perdas	-336	-137	-199	145%
Gastos de Depreciação e Amort.	-16 403	-25 141	8 738	-35%
Ganhos e Perdas Financeiras	-1 359	-731	-628	86%
<b>EBITDA</b>	<b>-33 207</b>	<b>-24 169</b>	<b>-9 038</b>	<b>37%</b>
<b>EBIT</b>	<b>-49 610</b>	<b>-49 310</b>	<b>-300</b>	<b>1%</b>
<b>Resultado Antes de Imposto</b>	<b>-50 969</b>	<b>-50 040</b>	<b>-928</b>	<b>2%</b>

## Aeródromo do Maio (AD Maio)

### Rendimentos totais

7 mil mECV

-3% face a 2018

### Rendimentos aeronáuticos

6 mil mECV

-7% face a 2018

### Rendimentos não aeronáuticos

581 mECV

+72% face a 2018



O Aeródromo do Maio, com 300 movimentos de aeronaves, 13.733 passageiros e rendimentos de 7 mil mECV, em 2019, opera unicamente com voos domésticos.

Em 2019, verificou-se que o Aeródromo do Maio movimentou, em termos médios, 1.717 passageiros por colaborador, o que representa uma redução, no índice de produtividade de 1% face ao verificado em 2018 (1.731 passageiros/colaborador).

No período 2016-2019, verifica-se alguma oscilação deste indicador, variando entre os 1.562 e 1.717 passageiros por colaborador, embora se verifique um aumento acumulado de 10% (+155 passageiros por colaborador), no período.

O Aeródromo do Maio obteve em 2019, um rendimento aeronáutico médio de 450 ECV por passageiro, o que representa uma redução face aos 478 ECV alcançados em 2018. No período 2016-2019, o aeródromo aumentou este indicador de rentabilidade em cerca de 17% (+65 ECV por passageiro).

Relativamente aos rendimentos não aeronáuticos, em 2019, por cada passageiro movimentado no Aeródromo do Maio, foi obtido um rendimento médio de 42 ECV, o que representa um aumento de 75% (+18 ECV/ passageiro), face ao verificado em 2018 e um crescimento acumulado de 35% (+11 ECV/ passageiro), no período de 2016-2019.

Os rendimentos não aeronáuticos ganharam um maior peso nos rendimentos do Aeródromo do Maio, em 2019, representando cerca de 9% dos rendimentos totais do aeroporto, face aos 5% verificados em 2018.

Figura 49 - Movimento de passageiros por colaborador no AD Maio

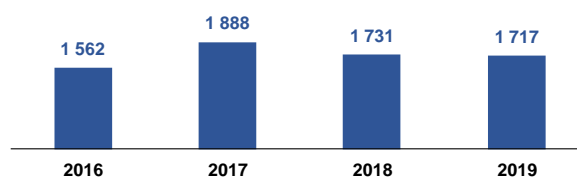


Figura 50 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AD Maio (ECV)

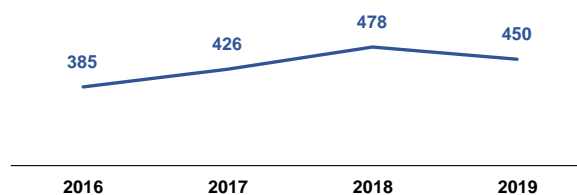
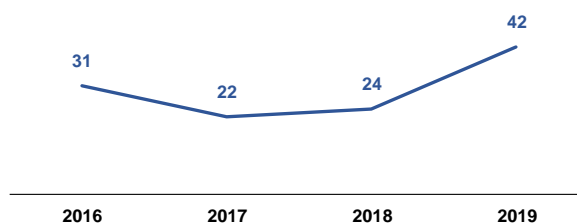


Figura 51 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AD Maio (ECV)



Quadro 21 - Performance económica do AD Maio (mECV)

Performance económica	2019	2018	Variação 19/18	
			Valor	%
Volume de Negócios	6 762	6 953	-191	-3%
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	0	0	0	0%
Gastos Operacionais	-26 597	-22 108	-4 490	20%
Gastos com FSE's	-12 334	-10 826	-1 508	14%
Gastos com Pessoal	-14 263	-11 281	-2 982	26%
Outros Rendimentos e Ganhos	83	160	-78	-49%
Outros Gastos e Perdas	-326	-162	-164	102%
Gastos de Depreciação e Amort.	-14 386	-15 934	1 548	-10%
Ganhos e Perdas Financeiras	-1 359	0	-1 359	0%
<b>EBITDA</b>	<b>-20 079</b>	<b>-15 156</b>	<b>-4 923</b>	<b>32%</b>
<b>EBIT</b>	<b>-34 465</b>	<b>-31 090</b>	<b>-3 375</b>	<b>11%</b>
<b>Resultado Antes de Imposto</b>	<b>-35 824</b>	<b>-31 090</b>	<b>-4 734</b>	<b>15%</b>

# 6.

## Perspetivas para o futuro



## Perspetivas para o futuro

As linhas estratégicas definidas para o país no horizonte 2021, impuseram profundas alterações no setor aéreo e no posicionamento do Estado face à gestão das empresas do setor empresarial público. A reconfiguração do mercado doméstico dos transportes aéreos, a abertura de novas linhas internacionais e a intensificação dos voos *charter* originados pelo aumento da procura por Cabo Verde como destino turístico, são marcos importantes para a atividade da ASA.

Entre as alterações registadas no setor, com impacto na atividade aeroportuária, enquadra-se a estratégia da Cabo Verde Airlines, companhia de bandeira do país, em operacionalizar um *hub* aéreo na ilha do Sal, sendo este um momento ainda inicial da operação, que tem efeitos positivos, a prazo, para a atividade aeroportuária.

A evolução recente da atividade aeroportuária em Cabo Verde deixou de ser determinada apenas pelo papel social dos aeroportos na unificação do território nacional. Os aeroportos assumem, na atual conjuntura, um papel fundamental para a implementação de uma estratégia de desenvolvimento que confere ao conceito de plataforma uma nova dimensão. Plataforma como catalisador e como distribuidor das principais valências de Cabo Verde, isto é, os recursos provenientes da sua localização e os recursos naturais e culturais que dão forma ao destino turístico que se tornou o país.

O turismo, enquanto principal setor da economia, tem sido o principal indutor do desenvolvimento do sistema aeroportuário nacional. O crescimento da atividade aeroportuária nos últimos anos impõe uma nova visão para o que é já o principal segmento de negócio da ASA. Um novo posicionamento estratégico da empresa face ao desenvolvimento do negócio aeroportuário tornou-se assim imperativo.

O enquadramento e importância da ação da ASA, exige uma avaliação abrangente dos desafios da empresa em conjunto com as tendências do setor. Esta avaliação permite que a definição estratégica da empresa incorpore uma resposta adequada aos desafios com vista à criação de valor acrescentado em termos económicos, financeiros e sociais.

De acordo com o Plano de Negócios da empresa, é esperado ultrapassar-se os 40 mil movimentos de aeronaves e os 3,3 milhões de passageiros, até 2021. Para tal, em muito contarão os voos internacionais, sendo estes os principais impulsionadores do aumento estimado de tráfego nos aeroportos nacionais.

Ao nível da Navegação Aérea, embora este seja um setor com forte dependência de fatores externos, como o preço do petróleo e conseqüentemente do combustível utilizado pelas aeronaves, das tarifas praticadas pelas FIRs adjacentes à de Cabo Verde ou ainda da evolução da atividade económica (PIB) das regiões originárias do tráfego aéreo da FIR, é igualmente esperado um crescimento no número de sobrevoos no espaço aéreo de Cabo Verde, atingindo-se os 65 mil sobrevoos já em 2020.

O crescimento da atividade da gestão aeroportuária terá reflexo no aumento das receitas a obter, tanto na vertente aeronáutica como não aeronáutica. Embora seja a atividade aeronáutica que proporcionará receitas que permitirão o alcançar da rentabilidade dos aeroportos, aumentar o peso das receitas não aeronáuticas é mais um dos desafios para este período. Relativamente à Navegação Aérea, espera-se que o crescimento da sua atividade represente um aumento das receitas a obter na mesma linha de tendência.



### Fatores externos

Os principais fatores externos que podem influenciar o modelo de negócio da ASA incluem fatores como eventos climáticos extremos ou epidemias, além de condições económicas, sócio-políticas e regulatórias. Estes fatores podem afetar tanto a procura de passageiros, como a oferta das companhias aéreas, com reflexo direto nos aeroportos de Cabo Verde.

Uma influência significativa no setor de aviação são as flutuações de preços no mercado de *commodities*, como o preço do petróleo e, conseqüentemente, o preço do combustível na aviação. O aumento do preço do petróleo traduz-se, geralmente, num aumento no preço das passagens cobradas aos passageiros, podendo levar à diminuição da procura e, em caso de intensa concorrência, causar falências de companhias aéreas menos favorecidas, reduzindo assim, também a oferta.

O constante crescimento do mercado de companhias aéreas, acompanhada de uma falta de capacidade na entrega de aeronaves encomendadas, como a que se vive desde meados 2019 com os problemas da fabricante Boeing associados ao seu B737 Max-8, pode ser sentida na quantidade reduzida de oferta de novas aeronaves no mercado.

De maneira semelhante, a crescente discussão sobre política ambiental, que colocam o foco também nas viagens aéreas, apresentam o risco de futuras sanções políticas unilaterais. Restrições operacionais, possíveis proibições em determinadas rotas ou a introdução de taxas e impostos sobre a aviação podem levar a uma distorção da concorrência e a uma mudança no comportamento de viajar, afetando o tráfego aéreo.

Eventos perturbadores no setor do transporte aéreo como epidemias ou as condições climáticas, apresentam como agravante que, tanto a sua ocorrência, como o impacto causado, poderão variar e são imprevisíveis.

### Factos relevantes ocorridos após o término do exercício

Atualmente, os efeitos da disseminação do novo coronavírus (SARS-COV-2) dominam as discussões sendo a extensão do impacto impossível de avaliar neste momento. Os impactos ao nível da ASA serão sentidos tanto pelo cancelamento de voos como pelo comportamento restrito de reservas de passageiros neste contexto e, de maneira mais geral, ao impacto na economia mundial. É assim, esperado que o número de passageiros e aeronaves nos aeroportos de Cabo Verde, bem como os sobrevoos na FIR Oceânica do Sal, diminua drasticamente. Antes da disseminação do coronavírus, era esperado uma contínua consolidação do mercado com o aumento tanto da atividade como dos rendimentos a obter. No entanto, considerando o impacto do atual surto pandémico é esperado um declínio geral significativo, tanto na atividade, como nos resultados e tesouraria da empresa.

Apesar dessas expectativas para o imediato do ano 2020, a ASA mantém a previsão de um crescimento robusto da sua atividade no médio prazo.



## 7 Proposta de aplicação de resultados

Considerando:

- Que no exercício económico de 2019 a ASA obteve um Resultado Líquido de 2.401.815.112 ECV (dois bilhões, quatrocentos e um milhões, oitocentos e quinze mil, e cento e doze escudos);
- A necessidade de assegurar a capacidade financeira da empresa para fazer face à disrupção do setor provocado pela pandemia COVID 19 e a incerteza sobre o ritmo futuro da retoma do setor; e
- Os imperativos legais em vigor;

O Conselho de Administração propõe à Assembleia Geral a seguinte aplicação do Resultado Líquido:

Aplicação	Valor em escudos	%
Reservas Legais	120 090 756	5%
Reservas Livres	1 561 179 823	65%
Dividendos	720 544 534	30%
<b>Total</b>	<b>2 401 815 112</b>	<b>100%</b>

O Conselho de Administração



Jorge Benchimol Duarte

Presidente



Nuno Santos

Administrador



Moisés Monteiro

Administrador



# 8

## Demonstrações financeiras



## Balanço

U= mECV

Balanço de 31 de Dezembro 2019				
Contas	Descrição	Notas	2019	2018
<b>ATIVO</b>				
<b>Ativo não corrente</b>				
43	Ativos Fixos Tangíveis			
431	Terrenos e recursos naturais	4	771	771
432	Edifícios e outras construções	4	9 846 644	8 407 248
433	Equipamento básico	4	1 555 266	814 118
434	Equipamento de transporte	4	28 378	30 547
435	Equipamento administrativo	4	37 765	38 381
437	Outros ativos tangíveis	4	6 048	10 588
452 e 454	Investimentos em curso	4	238 391	2 984 449
			<b>11 713 263</b>	<b>12 286 102</b>
44	Ativos Intangíveis			
441	Goodwill	6	3 010 260	3 010 260
443	Programas de computador	5	11 311	51 552
45	Investimentos em ativos intangíveis em curso	5	765	560
			<b>3 022 335</b>	<b>3 062 372</b>
42	Propriedades de investimento			
422	Edifícios e outras construções	9	10 851	10 851
			<b>10 851</b>	<b>10 851</b>
41	Investimentos financeiros			
411 e 412	Participações Financeiras - método de equivalência patrimonial	6	2 920 218	1 270 950
414 e 415	Outros ativos financeiros	7	342 488	205 637
264	Ativos por impostos diferidos	8	118 092	135 139
26	Outras contas a receber	15	298 770	451 460
	<b>Total de ativo não corrente</b>		<b>18 426 017</b>	<b>17 422 511</b>
<b>Ativo corrente</b>				
3	Inventários			
32	Matérias primas subs e de consumo em curso	10	78 868	40 136
36	Matérias primas subs e de consumo	10	30 783	35 339
21	Clientes	11	1 721 909	1 491 403
22	Adiantamento a fornecedores	12	8 485	2 751
24	Estado e outros entes públicos	13	262 681	451 655
25	Acionista	14	-	-
26	Outras contas a receber	15	698 404	446 588
11 e 12	Caixa e depósitos bancários	2	2 362 116	2 200 235
	<b>Total de ativo corrente</b>		<b>5 163 246</b>	<b>4 668 107</b>
	<b>Total do Ativo</b>		<b>23 589 263</b>	<b>22 090 618</b>



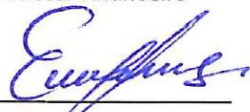
Handwritten signatures and stamps, including the ASA logo and a circular stamp with the text 'ASA' and 'Aeropostos e Segurança Aérea'.

U= mECV

Balço de 31 de Dezembro 2019					
Contas	Descrição	Notas	2019	2018	
<b>CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO</b>					
<b>Capital próprio</b>					
51	Capital realizado	16	5 500 000	5 500 000	
586	Reservas legais	17	455 662	345 145	
58	Outras reservas	17	5 840 626	4 845 971	
	Resultado líquido do período		<b>2 401 815</b>	<b>2 210 345</b>	
	<b>Total do capital próprio</b>		<b>14 198 103</b>	<b>12 901 461</b>	
<b>Passivo</b>					
<b>Passivo não corrente</b>					
29	Provisões	18	337 163	98 523	
23	Financiamentos obtidos	19	5 255 219	3 011 273	
25	Acionista	14	781 007	-	
	<b>Total de passivo não corrente</b>		<b>6 373 388</b>	<b>3 109 796</b>	
<b>Passivo corrente</b>					
21	Adiantamentos de clientes	11	187 542	16 633	
22	Fornecedores	20	116 983	106 184	
24	Estado e outros entes públicos	13	96 098	372 220	
25	Acionista	14	1 487 076	4 805 969	
23	Financiamentos obtidos	19	570 768	449 312	
26	Outras contas a pagar	21	552 730	320 230	
28	Diferimentos	22	6 574	8 813	
	<b>Total de passivo corrente</b>		<b>3 017 771</b>	<b>6 079 361</b>	
	<b>Total do passivo</b>		<b>9 391 159</b>	<b>9 189 157</b>	
	<b>Total do capital próprio e passivo</b>		<b>23 589 263</b>	<b>22 090 618</b>	

As notas 1 a 35 fazem parte integrante destas demonstrações financeiras.

O Diretor Financeiro



Emanuel Evora Gomes

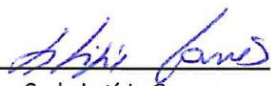
O Conselho de Administração



Jorge Benchimol Duarte

Presidente

O Técnico de Contas

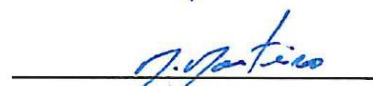


Carla Letizia Gomes



Nuno Santos

Administrador



Moisés Monteiro

Administrador

## Demonstração de Resultados

U= mECV

Demonstração dos Resultados a 31 de Dezembro 2019				Variação	
Descrição	Notas	2019	2018	Valor	%
Vendas e prestações de serviços	23	6 683 840	6 170 714	513 126	8%
Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empr. Conjuntos	6	611 948	503 765	108 183	21%
<b>Resultado Operacional Bruto</b>		<b>7 295 788</b>	<b>6 674 479</b>	<b>621 309</b>	<b>9%</b>
Fornecimentos e serviços externos	24	(1 916 344)	(1 503 840)	(412 503)	27%
<b>Valor acrescentado bruto</b>		<b>5 379 444</b>	<b>5 170 639</b>	<b>208 806</b>	<b>4%</b>
Gastos com pessoal	25	(1 256 576)	(1 217 797)	(38 779)	3%
Imparidade de dívidas a receber	11,12,14 e 15	382 169	(33 115)	415 284	-1254%
Provisões do período	18	(238 640)	(16 008)	(222 632)	1391%
Aumentos/reduções justo valor	7	12 375	(24 463)	36 838	-151%
Outros rendimentos e ganhos	26	87 766	179 161	(91 395)	-51%
Outros gastos e perdas	27	(104 709)	(58 680)	(46 029)	78%
<b>EBITDA</b>		<b>4 261 829</b>	<b>3 999 737</b>	<b>262 092</b>	<b>7%</b>
Gastos de depreciação e amortização	4 e 5	(1 211 983)	(1 066 513)	(145 469)	14%
Perdas/reversões por imparidade de ativos/amortizáveis	4 e 5	7 847	9 801	(1 954)	-20%
<b>EBIT</b>		<b>3 057 694</b>	<b>2 943 025</b>	<b>114 668</b>	<b>4%</b>
Juros e ganhos similares obtidos	28	40 541	12 060	28 482	236%
Juros e perdas similares suportados	28	(187 247)	(101 963)	(85 284)	84%
<b>Resultado antes de Imposto</b>		<b>2 910 988</b>	<b>2 853 122</b>	<b>57 866</b>	<b>2%</b>
Imposto do período	29	(492 126)	(606 247)	114 121	-19%
Imposto diferido	8 e 29	(17 047)	(36 530)	19 483	-53%
<b>Resultado Líquido do período</b>		<b>2 401 815</b>	<b>2 210 345</b>	<b>191 470</b>	<b>9%</b>

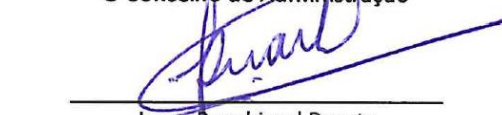
As notas 1 a 35 fazem parte integrante destas demonstrações financeiras.

O Diretor Financeiro



Emanuel Évora Gomes

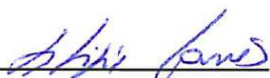
O Conselho de Administração



Jorge Benchimol Duarte

Presidente

O Técnico de Contas

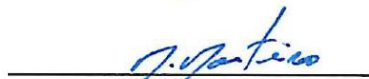


Carla Letfizia Gomes



Nuno Santos

Administrador



Moisés Monteiro

Administrador

## Demonstração de Fluxos de Caixa

U= mECV

Demonstração de Fluxos de Caixa a 31 Dezembro de 2019				Variação dez19/18	
Descrição	Nota	2019	2018	Valor	%
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais</b>					
Recebimentos de clientes		6 520 932	5 879 676	641 256	11%
Pagamentos a fornecedores		(1 895 666)	(1 704 863)	(190 803)	11%
Pagamentos ao pessoal		(1 135 439)	(1 181 351)	45 912	-4%
<b>Caixa gerada pelas operações</b>		<b>3 489 827</b>	<b>2 993 463</b>	<b>496 364</b>	<b>17%</b>
Pagamento/recebimento do IRPC		(769 295)	(572 440)	(196 856)	34%
Outros recebimentos/ pagamentos		132 846	95 693	37 154	39%
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais (1)</b>		<b>2 853 377</b>	<b>2 516 716</b>	<b>336 662</b>	<b>13%</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimento</b>					
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>					
Ativos fixos tangíveis		(2 745 821)	(809 509)	(1 936 312)	>100%
Investimentos financeiros		(1 531 290)	(34 635)	(1 496 655)	>100%
Outros ativos		(963 771)	(727 872)	(235 899)	32%
<b>Recebimentos provenientes de:</b>					
Ativos fixos tangíveis		1 408	-	1 408	>100%
Investimentos financeiros		113 441	-	113 441	-
Outros ativos		727 872	-	727 872	-
Juros e rendimentos similares		39 157	12 230	26 927	>100%
Dividendos		175 919	220 784	(44 866)	-20%
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimento (2)</b>		<b>(4 183 085)</b>	<b>(1 339 001)</b>	<b>(2 844 084)</b>	<b>&gt;100%</b>
<b>Fluxo de caixa das atividades de financiamento</b>					
<b>Recebimentos provenientes de:</b>					
Financiamentos obtidos		3 029 225	617 615	2 411 610	>100%
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>					
Financiamentos obtidos		(668 677)	(505 427)	(163 250)	32%
Juros e gastos e similares		(170 439)	(103 993)	(66 445)	64%
Dividendos		(906 649)	(1 323 489)	416 840	-31%
Outras operações de financiamento		(36 340)	(8 442)	(27 898)	>100%
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento (3)</b>		<b>1 247 121</b>	<b>(1 323 735)</b>	<b>2 570 856</b>	<b>&gt;100%</b>
<b>Variação de caixa e seus equivalentes (1+2+3)</b>		<b>(82 587)</b>	<b>(146 020)</b>	<b>63 434</b>	<b>&gt;100%</b>
<b>Efeitos das diferenças de câmbio</b>		<b>8 569</b>	<b>44 981</b>	<b>(36 729)</b>	<b>-82%</b>
<b>Caixa e seus equivalentes no início do período</b>		<b>1 472 363</b>	<b>1 573 402</b>	<b>(101 039)</b>	<b>-6%</b>
<b>Caixa e seus equivalentes no fim do período</b>	2	<b>1 398 345</b>	<b>1 472 363</b>	<b>(74 334)</b>	<b>-5%</b>

O Diretor Financeiro



Emanuel Evora Gomes

O Técnico de Contas




Carla Letizia Gomes


O Conselho de Administração



Jorge Benchimol Duarte  
Presidente



Nuno Santos  
Administrador



Moisés Monteiro  
Administrador

## Demonstração de alterações de capital próprio

U= mECV

Descrição	Notas	Capital próprio atribuído aos detentores do capital					Total
		Capital Realizado	Reservas Legais	Outras Reservas	Resultados Transitados	Resultado Líquido do Período	
<b>Posições no início do período 2019</b>		<b>5 500 000</b>	<b>345 145</b>	<b>4 845 971</b>	-	<b>2 210 345</b>	<b>12 901 461</b>
<b>Alterações referentes a rendimentos e gastos reconhecidos no período</b>							
Resultado Líquido do período		-	-	-	-	2 401 815	<b>2 401 815</b>
Outras alterações reconhecidas no Capital Próprio- aplicação resultado 2018	<b>17</b>	-	110 517	994 655	-	(1 105 172)	-
<b>Resultado Extensivo</b>		-	<b>110 517</b>	<b>994 655</b>	-	<b>1 296 643</b>	<b>2 401 815</b>
<b>Operações com detentores de Capital no período</b>							
Distribuições	<b>30</b>	-	-	-	-	(1 105 172)	<b>(1 105 172)</b>
<b>Posições no fim do período 2019</b>		<b>5 500 000</b>	<b>455 662</b>	<b>5 840 626</b>	-	<b>2 401 815</b>	<b>14 198 103</b>

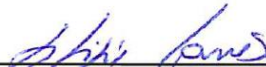
As notas 1 a 35 fazem parte integrante destas demonstrações financeiras.

O Diretor Financeiro




\_\_\_\_\_  
Emanuel Evora Gomes

O Técnico de Contas



\_\_\_\_\_  
Carla Letizia Gomes

O Conselho de Administração



\_\_\_\_\_  
Jorge Benchimol Duarte  
Presidente



\_\_\_\_\_  
Nuno Santos  
Administrador



\_\_\_\_\_  
Moisés Monteiro  
Administrador

U= mECV

Descrição	Notas	Capital próprio atribuído aos detentores do capital					Total
		Capital Realizado	Reservas Legais	Outras Reservas	Resultados Transitados	Resultado Líquido do Período	
<b>Posições no início do período 2018</b>		<b>5 500 000</b>	<b>233 809</b>	<b>4 177 955</b>	<b>-</b>	<b>2 226 722</b>	<b>12 138 485</b>
<b>Alterações referentes a rendimentos e gastos reconhecidos no período</b>							
Resultado Líquido do período		-	-	-	-	2 210 345	<b>2 210 345</b>
Outras alterações reconhecidas no Capital Próprio- aplicação resultado 2017	<b>17</b>	-	111 336	668 016	-	(779 352)	-
<b>Resultado Extensivo</b>		-	<b>111 336</b>	<b>668 016</b>	-	<b>1 430 993</b>	<b>2 210 345</b>
<b>Operações com detentores de Capital no período</b>							
Distribuições	<b>30</b>	-	-	-	-	(1 447 370)	<b>(1 447 370)</b>
<b>Posições no fim do período 2018</b>		<b>5 500 000</b>	<b>345 145</b>	<b>4 845 971</b>	<b>-</b>	<b>2 210 345</b>	<b>12 901 461</b>

As notas 1 a 35 fazem parte integrante destas demonstrações financeiras.

O Diretor Financeiro




---

Emanuel Évora Gomes


O Técnico de Contas




---

Carla Letfzia Gomes

O Conselho de Administração




---

Jorge Benchimol Duarte

Presidente




---

Nuno Santos

Administrador




---

Moisés Monteiro

Administrador

# 9.

## Relatório de auditoria





## RELATÓRIO DE AUDITORIA

(Montantes expressos em milhares de Escudos Cabo Verdianos – mECV)

### **RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS**

#### **Opinião com reservas**

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da ASA – Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea, S.A. (“Entidade”), que compreendem o balanço em 31 de dezembro de 2019 (que evidencia um total 23.589.263 mECV e um total de capital próprio de 14.198.103 mECV, incluindo um resultado líquido de 2.401.815 mECV), a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração das alterações no capital próprio e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e o anexo às demonstrações financeiras que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos possíveis efeitos e aos efeitos das matérias referidas na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da ASA – Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea, S.A. em 31 de dezembro de 2019 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Cabo Verde.

#### **Bases para a opinião com reservas**

Conforme indicado na Informação geral do anexo às demonstrações financeiras, o Decreto-Legislativo n.º1/2014, de 26 de setembro estabeleceu o quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, bem como de exploração e desenvolvimento das infraestruturas de apoio à navegação aérea, atribuindo a concessão à Entidade. a qual até à data não foi objeto da correspondente contratualização. Em 12 de agosto, no contexto das medidas legislativas conducentes à concessão do serviço público aeroportuário a operadores privados, foi promulgada a Lei nº 64/IX/2019, mediante a qual se procedeu à alteração do quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, por via da revogação do Decreto-Legislativo antes mencionado, segregando-se as atividades de operação aeroportuária e de navegação aérea. Até à data de celebração do contrato de concessão, a exploração do serviço público aeroportuário manter-se-á na Entidade e nos moldes em que tem vindo a ser explorado. A atribuição da concessão a entidade privada e os termos da transmissão dos ativos da Entidade serão aprovados por Decreto-Lei. Não obtivemos à presente data, informação suficiente sobre os eventuais impactos decorrentes das alterações descritas nas demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2019.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018 foi iniciado um programa de pré-reformas mediante o qual a Entidade se comprometeu, relativamente aos aderentes, ao pagamento mensal de um montante correspondente a 70% a 80% da remuneração mensal bruta atual, até à idade da sua reforma. Em 31 de dezembro de 2018, a Entidade não reconheceu nas suas demonstrações financeiras as responsabilidades totais com estes benefícios de cessação de emprego, cujo montante estimado ascendia a, aproximadamente, 239.000 mECV, bem como o efeito do respetivo ativo por imposto diferido no montante de, aproximadamente, 53.000 mECV. No decurso do exercício findo em 31 de dezembro de 2019, a Entidade regularizou esta situação, não tendo procedido à reexpressão da informação financeira comparativa, pelo que as outras reservas aquela data e o resultado líquido do exercício findo em 31 de dezembro de 2019 encontram-se, respetivamente, sobreavaliadas e subavaliado no montante de, aproximadamente, 186.000 mECV.

“Deloitte” refere-se a uma ou mais firmas membro e respetivas entidades relacionadas da rede global da Deloitte Touche Tohmatsu Limited (“DTTL”). A DTTL (também referida como “Deloitte Global”) e cada uma das firmas membro são entidades legais separadas e independentes. A DTTL não presta serviços a clientes. Para mais informação aceda a [www.deloitte.com/pt/about](http://www.deloitte.com/pt/about)

Tipo: Sociedade Anónima | NIPC e Matrícula: 501776311 | Capital social: € 500.000  
Sede: Av. Eng. Duarte Pacheco, 7, 1070-100 Lisboa  
Escritório no Porto: Bom Sucesso Trade Center, Praça do Bom Sucesso, 61 – 13º, 4150-146 Porto

© 2020. Para informações contacte Deloitte & Associados, SROC S.A.



IS 668746

A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISA). As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção "Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras" deste relatório. Somos independentes da Entidade de acordo com os requisitos do Código de Ética do IESBA e cumprimos as restantes responsabilidades éticas previstas neste código.

Estamos convictos de que a prova de auditoria que obtivemos é suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião com reservas.

### **Outras matérias**

As demonstrações financeiras da Entidade em 31 de dezembro de 2018, apresentadas para efeitos comparativos, foram por nós auditadas e o nosso Relatório de Auditoria sobre as mesmas, datado de 19 de Março de 2019, inclui duas reservas: (i) uma reserva por limitação de âmbito relacionada com o assunto mencionado no primeiro parágrafo da secção "Bases para a opinião com reservas"; e (ii) uma reserva por desacordo, resolvida no decurso do exercício findo em 31 de dezembro de 2019 tal como referido no segundo parágrafo da secção "Bases para a opinião com reservas".

As demonstrações financeiras anexas referem-se à atividade da Entidade a nível individual e foram preparadas para aprovação e publicação nos termos da legislação em vigor. Embora as participações financeiras tenham sido registadas pelo método da equivalência patrimonial, através do qual são considerados no resultado líquido do período e no capital próprio os efeitos da consolidação da entidade participada, as demonstrações financeiras anexas não incluem o efeito da consolidação integral a nível de ativos, passivos, gastos e rendimentos totais, o que será efetuado em demonstrações financeiras consolidadas a aprovar e a publicar em separado.

### **Responsabilidades do órgão de gestão pelas demonstrações financeiras**

O órgão de gestão é responsável pela preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa da Entidade de acordo com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Cabo Verde, as Normas de Relato Financeiro, e pela criação e manutenção de um sistema de controlo interno que determine ser necessário para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorção material devido a fraude ou erro.

Quando prepara as demonstrações financeiras, o órgão de gestão é responsável por avaliar a capacidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias relativas à continuidade e usando o pressuposto da continuidade a menos que tenha intenção de liquidar a Entidade ou cessar as operações, ou não tenha alternativa realista senão fazê-lo.

### **Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras**

Os nossos objetivos consistem em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou erro, e em emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISA detetará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.

Como parte de uma auditoria de acordo com as ISA, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

- identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe uma incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam pôr em dúvida a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;
- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- comunicamos com o órgão de gestão, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria e as matérias relevantes de auditoria, incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria.

Lisboa, 13 de março de 2020



---

Deloitte & Associados, SROC S.A.  
Representada por Carlos Alberto Ferreira da Cruz, ROC

