

Relatório e contas

2020

Março de 2021

Índice



Principais indicadores	6
1 A ASA	7
1.1 Informação Corporativa	8
1.2 Órgãos Sociais	9
1.3 Enquadramento	10
2 Conjuntura económica e setorial em 2020.....	11
3 O que fizemos em 2020.....	14
3.1 <i>Safety e Security</i>	15
3.2 Tecnologias e Inovação	16
3.3 Melhoria da experiência do passageiro nos aeroportos.....	17
3.4 Navegação Aérea	18
3.5 Investimentos.....	19
4 Os nossos recursos humanos	21
4.1 Recursos humanos	22
4.2 Formação	23
5 O nosso desempenho em 2020	24
5.1 Desempenho operacional	25
5.2 Desempenho económico	31
5.3 Desempenho financeiro	32
5.4 A ASA por Segmentos de Negócio.....	33
6 Perspetivas para o futuro.....	43
7 Proposta de aplicação de resultados	46
8 Demonstrações financeiras	47
9 Relatório de auditoria	54

Índice de quadros

Quadro 1 - Detalhe de investimentos realizados.....	20
Quadro 2 - Colaboradores por estrutura	22
Quadro 3 - Habilitações literárias	22
Quadro 4 - Tipo de formação e carga horária.....	23
Quadro 5 - Número de sobrevoos	25
Quadro 6 - Movimento de aeronaves (<i>Part. + Cheg.</i>).....	27
Quadro 7 - Movimento de passageiros (<i>Emb. + Desemb. + Trans.</i>).....	28
Quadro 8 - Movimento de carga (<i>kgs</i>) (<i>Emb. + Desemb.</i>).....	29
Quadro 9 - Movimentos de correios (<i>kgs</i>) (<i>Emb. + Des.</i>).....	30
Quadro 10 - Performance económica (<i>mECV</i>).....	31
Quadro 11 - Evolução da performance financeira (<i>mECV</i>).....	32
Quadro 12 - Performance económica por segmento negócio (<i>mECV</i>).....	33
Quadro 13 - Performance económica Navegação Aérea (<i>mECV</i>).....	34
Quadro 14 - Performance económica Gestão Aeroportuária (<i>mECV</i>).....	35
Quadro 15 - Performance económica do AIAC (<i>mECV</i>).....	36
Quadro 16 - Performance económica do AIPNM (<i>mECV</i>).....	37
Quadro 17 - Performance económica do AIAP (<i>mECV</i>).....	38
Quadro 18 - Performance económica do AICE (<i>mECV</i>).....	39
Quadro 19 - Performance económica do AD Fogo (<i>mECV</i>).....	40
Quadro 20 - Performance económica do AD S. Nicolau (<i>mECV</i>).....	41
Quadro 21 - Performance económica do AD Maio (<i>mECV</i>).....	42

Índice de figuras

Figura 1 – Evolução dos investimentos realizados.....	20
Figura 2 - Investimentos realizados em 2020 por UN.....	20
Figura 3 - Situação profissional dos colaboradores	22
Figura 4 - Colaboradores por género.....	22
Figura 5 - Formação por função e frequência.....	23
Figura 6 - Evolução de sobrevoos	25
Figura 7 - Evolução de sobrevoos por tipologia.....	25
Figura 8 - Principais ligações que originam sobrevoos na FIR Oceânica do Sal por país	26
Figura 9 - Principais ligações que originam sobrevoos na FIR Oceânica do Sal por cidade	26
Figura 10 - Evolução no movimento de aeronaves.....	27
Figura 11 - Evolução no movimento de aeronaves por mercado	27
Figura 12 - Evolução no movimento de passageiros	28
Figura 13 - Evolução no movimento de passageiros por mercado	28
Figura 14 - Evolução no movimento de carga.....	29
Figura 15 - Evolução no movimento de carga por mercado	29
Figura 16 - Evolução no movimento de correios	30
Figura 17 - Evolução no movimento de correios por mercado.....	30
Figura 18 - Evolução do volume de negócios (<i>mECV</i>).....	31
Figura 19 - Evolução do EBITDA (<i>mECV</i>).....	31
Figura 20 - Evolução do <i>cash flow</i> operacional (<i>mECV</i>).....	32
Figura 21 - Evolução do <i>free cash flow</i> (<i>mECV</i>).....	32
Figura 22 - Evolução de rendimentos por segmento de negócio (<i>mECV</i>).....	33
Figura 23 - Evolução do EBITDA por segmento de negócio (<i>mECV</i>).....	33
Figura 24 - Evolução do RAI por segmento de negócio (<i>mECV</i>).....	33
Figura 25 - Nº de sobrevoos por colaborador da Navegação Aérea.....	34
Figura 26 - Rendimento por sobrevoos de espaço aéreo (<i>mECV</i>).....	34

Figura 27 - Rendimento por sobrevoos O/D Cabo Verde (<i>mECV</i>)	34
Figura 28 - Movimento de passageiros por colaborador da Gestão Aeroportuária	35
Figura 29 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro na Gestão Aeroportuária (<i>ECV</i>)	35
Figura 30 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro na Gestão Aeroportuária (<i>ECV</i>) ..	35
Figura 31 - Movimento de passageiros por colaborador no AIAC	36
Figura 32 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AIAC (<i>ECV</i>)	36
Figura 33 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AIAC (<i>ECV</i>)	36
Figura 34 - Movimento de passageiros por colaborador no AIPNM.....	37
Figura 35 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AIPNM (<i>ECV</i>).....	37
Figura 36 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AIPNM (<i>ECV</i>).....	37
Figura 37 - Movimento de passageiros por colaborador no AIAP	38
Figura 38 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AIAP (<i>ECV</i>)	38
Figura 39 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AIAP (<i>ECV</i>)	38
Figura 40 - Movimento de passageiros por colaborador no AICE.....	39
Figura 41 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AICE (<i>ECV</i>).....	39
Figura 42 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AICE (<i>ECV</i>).....	39
Figura 43 - Movimento de passageiros por colaborador no AD Fogo	40
Figura 44 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AD Fogo (<i>ECV</i>)	40
Figura 45 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AD Fogo (<i>ECV</i>)	40
Figura 46 - Movimento de passageiros por colaborador no AD S. Nicolau	41
Figura 47 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AD S. Nicolau (<i>ECV</i>)	41
Figura 48 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AD S. Nicolau (<i>ECV</i>)	41
Figura 49 - Movimento de passageiros por colaborador no AD Maio	42
Figura 50 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AD Maio (<i>ECV</i>)	42
Figura 51 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AD Maio (<i>ECV</i>)	42

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	2020	2019	2018	Variação 20/19		Variação 19/18	
				Valor	%	Valor	%
Tráfego							
FIR (Nº Sobrevoos)	23 783	58 345	51 694	-34 562	-59%	6 651	13%
Número de Passageiros	775 998	2 771 931	2 702 232	-1 995 933	-72%	69 699	3%
Movimentos de Aeronaves	13 162	35 202	34 077	-22 040	-63%	1 125	3%
Carga (kg.)	703 668	1 390 234	1 311 016	-686 566	-49%	79 218	6%
Correio (kg.)	221 366	456 612	405 363	-235 246	-52%	51 249	13%
Negócio (mECV)							
Volume de Negócios	2 450 882	6 683 840	6 170 714	-4 232 958	-63%	513 126	8%
Rendimentos de Navegação Aérea	1 292 054	3 328 424	2 945 802	-2 036 370	-61%	382 622	13%
Rendimentos Aeroportuários	1 158 828	3 355 416	3 224 912	-2 196 587	-65%	130 504	4%
<i>Rendimentos Aeronáuticos</i>	1 037 073	3 029 028	2 990 138	-1 991 955	-66%	38 890	1%
<i>Rendimentos Não Aeronáuticos</i>	121 755	326 388	234 773	-204 633	-63%	91 614	39%
Pessoal							
Número de colaboradores	511	522	529	-11	-2%	-7	-1%
Gastos com Pessoal (mECV)	1 059 625	1 256 576	1 217 797	-196 951	-16%	38 779	3%
Produtividade							
Número de Passageiros por colaborador	1 519	5 310	5 108	-3 792	-71%	202	4%
Resultados							
EBITDA (mECV)	-769 463	4 261 829	3 999 737	-5 031 292	-118%	262 092	7%
Margem EBITDA (%)	-39%	58%	60%				
EBIT (mECV)	-1 943 494	3 057 694	2 943 025	-5 001 188	-164%	114 669	4%
Margem EBIT (%)	-100%	42%	44%				
Resultado Líquido (mECV)	-1 771 757	2 401 815	2 210 345	-4 173 572	-174%	191 470	9%
Margem Líquida (%)	-91%	33%	33%				
Estrutura Financeira (mECV)							
Ativo	20 399 140	23 589 263	22 090 618	-3 190 122	-14%	1 498 645	7%
Passivo	9 173 701	9 391 159	9 189 157	-217 458	-2%	202 002	2%
Capital Próprio	11 225 439	14 198 103	12 901 461	-2 972 664	-21%	1 296 642	10%
Indicador Financeiro							
ROCE (%)	-11%	15%	18%				
Cash Flow (mECV)							
Cash Flow Operacional	552 905	2 853 377	2 516 716	-2 300 472	-81%	336 661	13%
Free Cash Flow	-728 925	161 881	558 685	-890 806	-550%	-396 804	-71%

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. e de 20% do capital social da CV Telecom S.A..

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*.



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

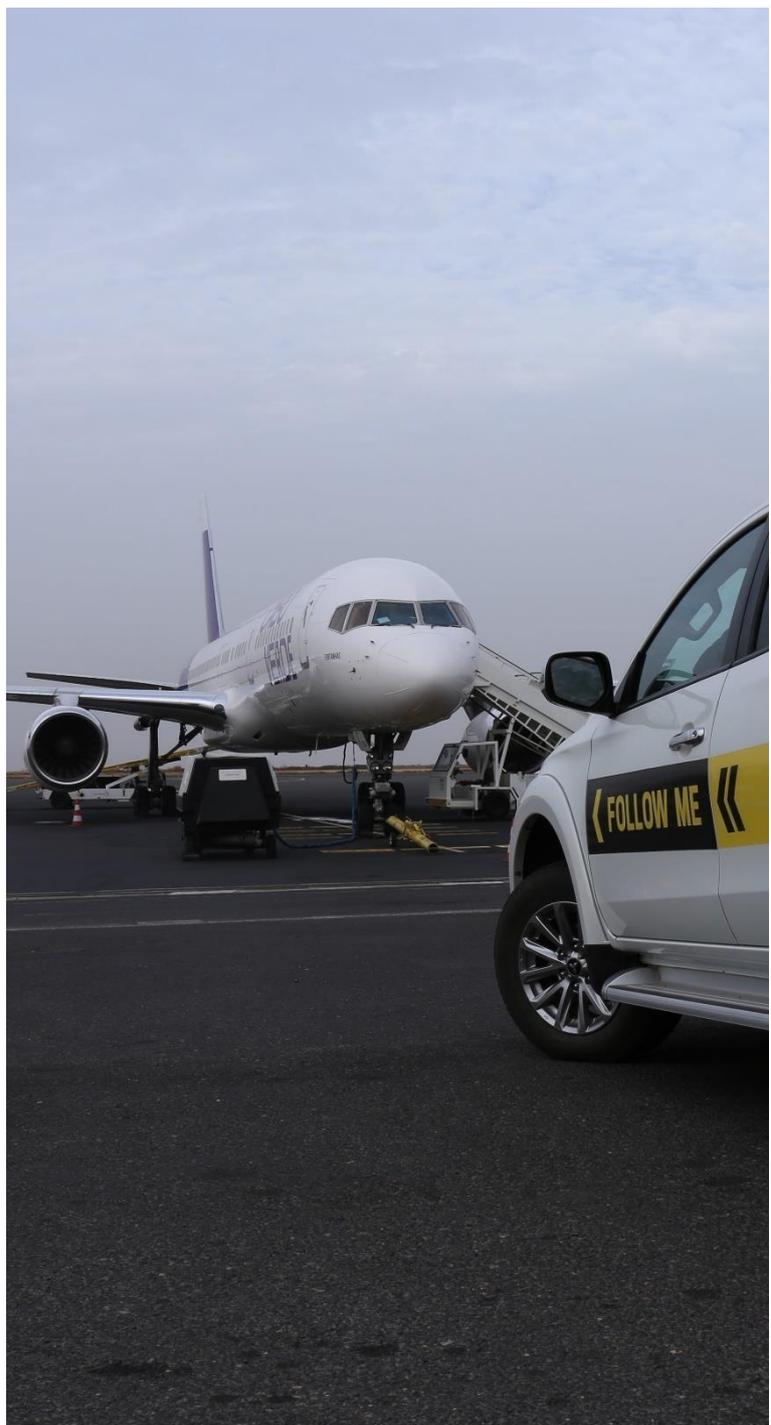
Sheila Pinto Monteiro
Secretário

Conselho Fiscal:

Carlos Rocha de Oliveira
Presidente

Karine Lopes
Vogal

Conforme estabelece o Decreto-Lei N.º 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 sofreu fortes perdas com a crise pandémica do SARS-COV-2, com o seu Produto Interno Bruto (PIB) a cair, em 2020, cerca de 14%, interrompendo a tendência de crescimento que se vinha a verificar nos últimos anos. Para este decréscimo contribuiu em grande medida a paragem do setor do turismo e o dos transportes.

Os aeroportos de Cabo Verde processaram, em 2020, 775.998 passageiros, o que representa um decréscimo na ordem dos 72% e uma perda de quase 2 milhões de passageiros, face a 2019. O movimento de aeronaves diminuiu, igualmente, cerca de 63%, (-22 mil movimentos) comparativamente ao ano anterior, apresentando agora 13.162 movimentos de aeronaves. Só o aeroporto do Sal perdeu 885 mil passageiros (-74%), face a 2019, seguindo-se o aeroporto da Praia (AIPNM), com uma perda de 439 mil passageiros (-68%) e o aeroporto da Boa Vista (AIAP) com uma quebra de 433 mil passageiros (-75%).

O mercado internacional foi o que mais contribuiu para a forte quebra da atividade aeroportuária, em 2020, sendo responsável por uma redução de 1,4 milhões de passageiros, o que representa cerca de 71% da diminuição total de passageiros nos aeroportos nacionais. Ao nível do movimento de aeronaves, a quebra do mercado internacional representa cerca de 54% do total de diminuição, em 2020, com uma redução de 12 mil movimentos de aeronaves, face a 2019.

A suspensão de voos internacionais em Cabo Verde, de março a setembro de 2020, adicionado de restrições idênticas nos mercados emissores de turistas prolongadas até ao final do ano, justifica a quebra acentuada da atividade aeroportuária vivida em 2020.

Perante as fortes restrições no setor da aviação, o *hub* aéreo na ilha do Sal implementado pela Cabo Verde Airlines (CVA) ficou suspenso desde março, estando previsto que a mesma retome as operações durante 2021, embora ainda sem uma data definida.

Apesar de todo o contexto, a ASA, assumindo a sua responsabilidade para uma retoma do setor com o sucesso desejado, deu sequência a um conjunto de projetos que se

encontravam a decorrer e que pretendem dotar o AIAC de mais e melhores condições no desenvolvimento do *hub* aéreo, dos quais se destacam a conclusão da obra de adequação da zona de passageiros em transferência e a aquisição de novos equipamentos de raio-x de bagagem.

Relativamente à atividade na FIR Oceânica do Sal, registaram-se 23.783 sobrevoos, em 2020, o que representa uma redução de 59%, face a 2019. Esta redução acentuada da atividade, reflete os efeitos da suspensão de voos internacionais um pouco por todo o mundo e com particular incidência nos voos de ligação entre a Europa e a América do Sul que representam mais de 70% da atividade no espaço aéreo gerido por Cabo Verde.

O ano de 2020 foi de grande impacto para o setor da aviação civil, em Cabo Verde e no mundo, com 9 meses de atividade muito residual testando ao limite a capacidade de resiliência e sustentabilidade das empresas do setor.

Neste contexto de grande dificuldade, a ASA atuou desde o primeiro momento de forma preventiva e proativa na defesa da continuidade das operações sempre com a qualidade e segurança dos serviços prestados, na sustentabilidade da empresa e na defesa dos postos de trabalho.

A aplicação de uma ação concertada de controlo de gastos, revisão de condições contratuais com fornecedores, aplicação temporária de ajustes na política salarial e a revisão do programa de investimentos foram medidas ponderadas e focadas nas necessidades de curto prazo de forma a atenuar os impactos da redução da atividade.

A resposta célere e assertiva por parte da empresa foi crucial para que o ano 2020 tenha finalizado com a ASA a manter a capacidade e sustentabilidade necessárias para fazer face aos desafios futuros da retoma do setor, não esquecendo ainda o importante contributo e compromisso demonstrado pelos seus *stakeholders* neste momento de grande adversidade.



2.

Conjuntura económica e setorial em 2020



Conjuntura económica e setorial em 2020



Internacional

Em 2020, a economia mundial foi gravemente afetada pela disseminação do novo coronavírus (SARS-COV-2), com a indústria do turismo e da aviação a serem dos setores mais atingidos, sendo a extensão dos impactos, depois de ser decretada a pandemia pela Organização Mundial de Saúde (OMS), a 11 de março de 2020, ainda impossível de avaliar. O impacto da Covid-19 é algo sem precedentes, estando a provocar, para além de uma crise de saúde pública, uma crise económica como há muitas décadas não se vivia.

Segundo os dados do *World Economic Outlook*, emitido pelo FMI em janeiro 2021, a economia mundial deverá ter recuado, em 2020, cerca de 3,5%, o que contrasta com o crescimento de 2,8% verificado em 2019. No caso da zona Euro os impactos da pandemia, são notórios com a economia a recuar, em 2020, cerca de 7,2%, em contraste com o crescimento de 1,3% em 2019.

Crescimento económico

Mundial: **-3,5%** em 2020

Zona Euro: **-7,2%** em 2020

Com o objetivo de reduzir a mobilidade das populações, os países de uma forma generalizada avançaram com medidas que levaram à suspensão de voos internacionais.

Contudo, a ausência de uma resposta global e articulada tem-se traduzido numa assimetria que cria uma instabilidade fortemente penalizadora para o setor, nomeadamente numa componente essencial como são as reservas de turistas que, perante as constantes alterações, seja no local de origem seja de destino, comprometem a sua concretização.

De acordo com os dados da Associação Internacional do Transporte Aéreo (IATA), o ano 2020 foi o pior ano da história da aviação civil, com o tráfego de passageiros a

diminuir em termos globais, cerca de 76%, face ao verificado em 2019, no qual a Europa apresentou uma quebra de 74% e África 70%.

Neste contexto, a IATA efetuou a revisão das perspetivas mundiais para o setor do transporte aéreo para os próximos anos, suportada por uma perspetiva de um forte crescimento no curto/ médio prazo, decorrente da execução dos planos de vacinação, ainda que, aponte para o período 2023-2024 a recuperação dos níveis de atividade apresentados em 2019.

Assim, o *forecast* desenvolvido aponta para cerca de 8 biliões de passageiros até 2039, o que representa sensivelmente o dobro dos números de 2019.

IATA: Forecast 2039

Mundial: **+3,7%/ano**

África: **+4,4%/ano**

Para a concretização deste crescimento, a prioridade passa pelo controlo definitivo da pandemia, permitindo o fim das restrições à mobilidade de passageiros à escala planetária.

Ultrapassada esta fase de pandemia e voltando aos níveis de crescimento que se vinham apresentando até essa data, manter-se-ão as questões identificadas em anos anteriores, de capacidade de resposta de todo o setor de transporte aéreo, desde as companhias aéreas, às entidades gestoras das infra-estruturas aeroportuárias e ainda as empresas prestadoras de serviços de assistência em escala.

No período pós-pandemia, à necessidade de implementação de soluções tecnológicas e inovadoras essenciais para garantir uma otimização e eficiência da capacidade instalada, juntam-se agora necessidades de soluções centradas também na higiene e saúde pública.

Cabo Verde

De acordo com os dados do FMI, a economia de Cabo Verde recuou, em 2020, cerca de 14%, em forte contraste com o crescimento de 5,7% verificado em 2019.

Cabo Verde

-14% *decréscimo em 2020*

Em contraste com o crescimento de 5,67% em 2019

Como medida para conter disseminação do novo coronavírus no país, o Governo de Cabo Verde, no dia 19 de março de 2020, interditou os seus aeroportos (Resolução nº 48/2020 de 17 de março), durante cerca de 7 meses, até 12 de outubro de 2020, reduzindo a atividade aeroportuária a voos pontuais de repatriamento, cargueiros e voos de emergência.

Embora o Governo de Cabo Verde tenha levantado as restrições dos voos internacionais em outubro de 2020, os principais mercados emissores de turistas, mantiveram as medidas restritivas à mobilidade de passageiros internacionais, o que impossibilitou que a retoma do turismo no país ocorresse ainda no decorrer de 2020.

A suspensão de voos internacionais por parte dos países emissores de turistas paralisou o setor do turismo em Cabo Verde, durante 9 meses em 2020.

Neste contexto, o turismo, que se apresenta como um dos motores da economia nacional, ficou paralisado desde março de 2020 até ao final do ano, o que tem provado um efeito bastante penalizador na economia do país.

As perspetivas atuais, apontam para uma taxa de desemprego, em 2020, em torno dos 20%, apesar dos esforços de implementação de medidas de salvaguarda dos postos de trabalho, como o regime de *lay-off* simplificado ou a disponibilidade de moratórias públicas para o financiamento bancário.

Ainda assim, o grupo TUI, um dos principais investidores e dinamizadores do turismo no país, após a conclusão, em 2019, do hotel Robinson Club, manteve a sua intenção de continuar a investir no país. Já o grupo RIU, também um dos grandes investidores turísticos em Cabo Verde, manteve o seu projeto do novo hotel RIU Palace Santa Maria. Contudo, o prolongamento de restrições e das perspetivas de retoma lenta e gradual, aumentam os riscos de suspensão de alguns projetos hoteleiros, com claro impacto no crescimento da oferta turística nacional.

Adicionalmente, em 2020, com a quebra abrupta da atividade da aviação civil, também a estratégia da companhia aérea de bandeira Cabo Verde Airlines, de implementação de um *hub* aéreo no Aeroporto Internacional Amílcar Cabral para potenciar as ligações entre os continentes americano, africano e europeu, foi suspensa, tendo sido adiado para 2021 a sua retoma.

De referir que o *hub* aéreo e o setor do turismo são igualmente *drivers* chave para o mercado doméstico, que, apesar de terem estado interditados apenas entre março e julho, viu-se pressionado pela falta de ligações internacionais regulares, que no final de 2020 apenas tinham sido reestabelecidas de forma relevante no AIPNM e AICE.

O momento de forte incerteza e o ritmo da retoma do setor da aviação civil, em 2021, terá um impacto negativo no projeto de hub aéreo no Aeroporto Internacional Amílcar Cabral

O ano de 2020 acabou por ser um ano de revisão dos programas de investimentos delineados, obrigando à sua adaptação em linha com as novas condições de mercado, concentrando os esforços na defesa dos postos de trabalho, da sustentabilidade das empresas e em proporcionar todas as condições para que o país esteja pronto para o momento da retoma.



3.

O que
fizemos em
2020



3.1 Safety e Security

A ASA, como empresa certificada no Sistema de Gestão Integrada da Qualidade e Segurança e Saúde no Trabalho (SST), de acordo com as normas ISO 9001:2015 e ISO 45001:2018, continuou a apostar na otimização dos processos e procedimentos internos com vista à melhoria dos serviços, à satisfação dos clientes e à segurança de todos os que mantêm atividades nos aeroportos nacionais.

Tendo em conta o contexto de instabilidade e riscos de saúde associados à proliferação da Covid-19, trabalhou-se na dinamização do Plano de Contingência, elaborado com base nos regulamentos nacionais e orientações internacionais em matéria de segurança sanitária.

As atividades desenvolvidas no âmbito do surgimento da Covid-19 englobaram, ainda, a realização de ações de sensibilização, acompanhamento das Unidades Orgânicas para a implementação de medidas físicas nos espaços de trabalho e instalações aeroportuárias, definição de procedimentos, de articulação e comunicação, exercícios de emergência e distribuição de EPIs aos colaboradores.

Adicionalmente, foram desenvolvidas várias atividades no âmbito do SGIQSST, das quais se destacam as seguintes:

Qualidade

- Realização das auditorias internas com o cumprimento do programa de Ações de Controlo de Qualidade 2020;
- Preparação e realização da auditoria externa (APCER), bem como a preparação e implementação do respetivo Plano de Ações Corretivas;
- Nomeação dos Dinamizadores da Qualidade de cada Unidade Orgânica para a dinamização das atividades no âmbito da qualidade;
- Consolidação do aplicativo Gestpro com o objetivo de possibilitar o acompanhamento, em tempo real, das atividades críticas e com impacto na qualidade dos serviços prestados;
- Divulgação no site da empresa de temáticas relacionadas com a promoção da qualidade e da Política da Qualidade e Segurança em vigor.

Saúde e Segurança no Trabalho (SST)

- Nomeação dos Encarregados de Segurança em cada Unidade de Negócio, por forma a assegurar a implementação e acompanhamento das atividades;
- Promoção e realização de ação de formação aos auditores internos, na interpretação da norma ISO 45001:2018, com o principal objetivo de dotar os técnicos de conhecimento e ferramentas adequadas para a aplicação dos novos requisitos da norma;
- Emissão de pareceres técnicos sobre Planos de Segurança e Saúde (PSS) das obras e acompanhamento das mesmas no âmbito da SST;
- Aquisição e distribuição de equipamentos de proteção individual (EPI) a todas as estruturas da empresa;
- Realização de atividades no âmbito da prevenção e reação à pandemia do SARS-COV-2, nomeadamente:
 - Elaboração do Plano de Contingência da ASA;
 - Elaboração e afixação de cartazes informativos;
 - Aquisição de máscaras faciais e álcool gel;
 - Aquisição de material de higienização dos espaços;
 - Visita aos locais de trabalho com a realização de sensibilização aos colaboradores e concessionários.

Ambiente

No âmbito do objetivo estratégico da ASA de promover a responsabilidade social e a sustentabilidade ambiental, deu-se continuidade à atividade de acompanhamento das operações de gestão das ETARs.

Os serviços de manutenção de todos os aeroportos, representados pelos Chefes de Serviço, receberam uma ação de formação sobre o regulamento nacional que define os parâmetros de controlo de qualidade da água residual reutilizada na rega dos espaços verdes.

No AIAC, foi concluído o projeto de beneficiação da depuradora de águas residuais que introduziu melhorias a nível dos tanques de armazenamento e por consequência, melhorias no fluxo de tratamento do efluente.



3.2 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, em 2019, 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 deu continuidade à informatização de processos chave da empresa, durante o ano 2020, nomeadamente a Gestão de Projetos, Controlo de Execução Orçamental e massificação de reuniões por videoconferência entre as várias estruturas.

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 de 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 seguintes 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, em 2019. No seguimento desta auditoria, iniciou-se, em 2020, o projeto de implementação do sistema integrado de gestão de segurança de informação baseado na norma ISO/IEC 27001.

Inteligência Artificial

Deu-se início ao projeto do sistema de anúncios automatizados que irá permitir aos aeroportos, através de um sistema de anúncios suportado por inteligência artificial, proceder à integração dos sistemas AODB e de informação de voos, automatizando desta forma os anúncios nos aeroportos internacionais de Cabo Verde.



3.3 Melhoria da experiência do passageiro nos aeroportos

Implementação de medidas de combate à propagação da Covid-19

Adequação dos terminais de passageiros às novas exigências sanitárias, nomeadamente, sinalização e barreiras de distanciamento de segurança, anúncios visuais e sonoros, adequação dos balcões de atendimento aos passageiros, colocação de dispensadores de álcool gel nos mais diversos espaços, entre outros).

Redimensionamento do número de colaboradores que permanecem em simultâneo nos serviços por forma a mitigar o risco de contágios, e incentivo ao gozo de folgas e férias acumuladas.

Destaque ainda para a acreditação AHA (*Airport Health Accreditation*) do Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC) por parte da ACI. Trata-se de um processo de certificação que reconhece que o aeroporto está comprometido em priorizar as medidas de segurança sanitárias de acordo com as recomendações da ICAO e em alinhamento com as orientações da ACI no que concerne às melhores práticas internacionais em matéria sanitária no setor aeroportuário.

Expansão da área do posto de inspeção

A ampliação da área do Posto de Inspeção e Filtragem internacional (PIF) foi o concluir de um projeto de adequação da infraestrutura à demanda aeroportuária e contemplou uma área de aproximadamente 85 metros quadrados, o que representa um aumento da área de fila de espera em mais 121 metros lineares, correspondendo a um aumento da capacidade em mais 86 passageiros.

A expansão da área de transferência de passageiros visou a adequação da infraestrutura aeroportuária à demanda e veio ajudar a repor a conformidade do processo de transferência de passageiros, no AIAC, respeitando o estabelecido nos regulamentos.

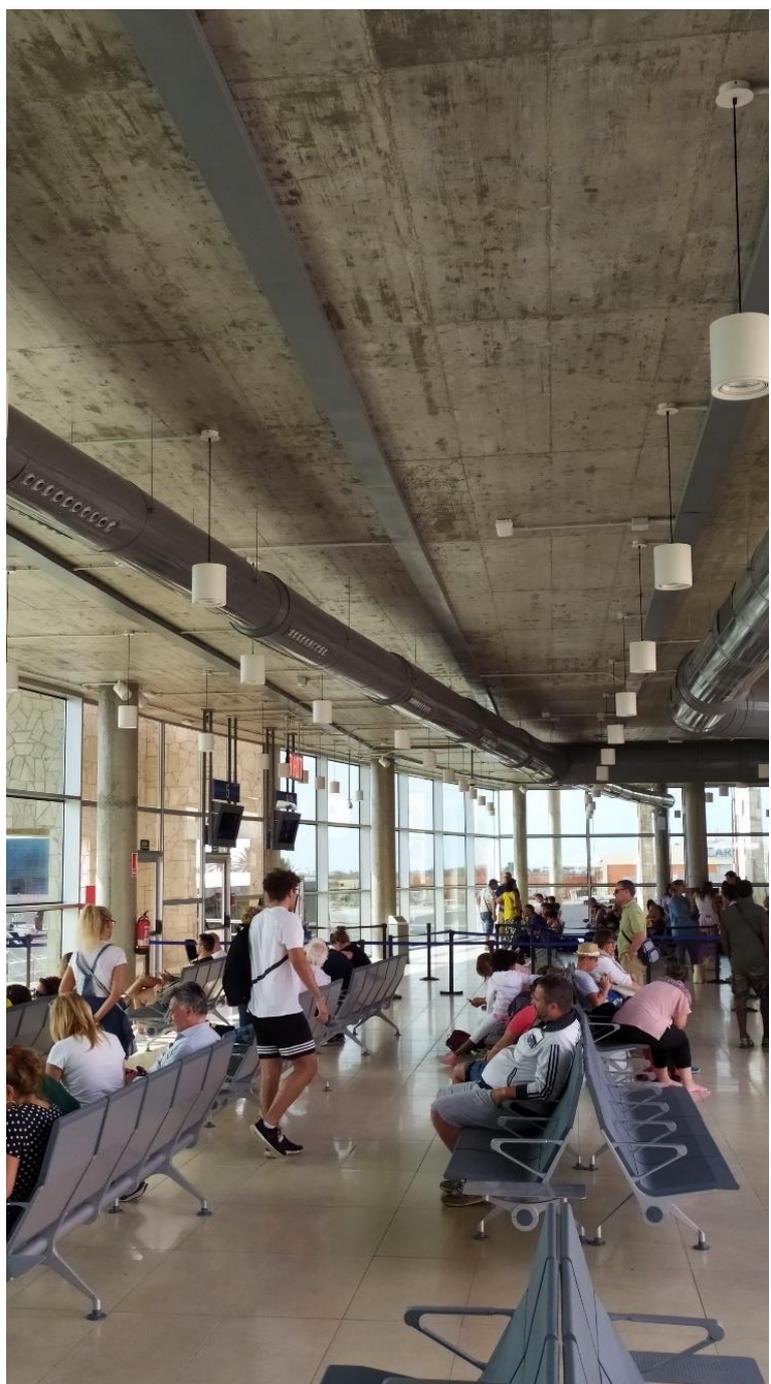
Implementação do processo de controlo biométrico automatizado nas fronteiras aéreas nacionais - EGATES

Realização de obras de adequação no espaço da fronteira na zona das chegadas com vista à implementação do sistema EGATES em todos os aeroportos internacionais do país (AICE, AIPNM, AIAC e AIAP).

A introdução do controlo fronteiriço automatizado representa um importante reforço dos critérios de segurança das fronteiras do país. Com a implementação do sistema EGATES, a confirmação do reconhecimento da

biometria facial passa a constituir mais um elemento de análise no processo de controlo de fronteira.

Além da elevação do nível de segurança dos aeroportos, a implementação do sistema EGATES terá igualmente um impacto direto e positivo na redução do tempo de processamento de passageiros (para uma média de 10 segundos por passageiro).



3.4 Navegação Aérea

No decurso de 2020, a Navegação Aérea, tendo em vista o desafio da harmonização global, desenvolveu projetos estruturantes que estavam previstos no seu plano de atividades, alinhados com o objetivo de responder aos compromissos internacionais e de incremento da qualidade dos serviços prestados na FIR Oceânica do Sal.

Entre os diversos projetos levados a cabo, em 2020, são de destacar os seguintes:

- Desenvolvimento do plano Diretor da Navegação Aérea, tendo por base as necessidades e oportunidades em termos de recursos humanos e tecnológicos. Este plano diretor irá permitir à Navegação Aérea planear numa lógica integrada, de uma forma mais consistente e eficaz;
- Realização de estudos de impacto de novas performances de navegação no Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE) com o propósito de melhorar as acessibilidades e a performance das aproximações. O Estudo de viabilidade no AICE visou avaliar as vantagens operacionais que decorreriam da implementação do conceito RNP AR (*Required Navigation Performance – Authorisation Request*);
- Instalação da base de dados AIXM 5.1, tendo em vista a implementação da publicação eletrónica de informação e dados aeronáuticos. O projeto pretende promover a transição para a digitalização de processos de publicação aeronáutica, permitindo a operacionalização do conceito AIM (*Aeronautical Information Management*);
- Revisão de cartas e procedimentos GNSS e convencionais no AICE, em resposta à variação magnética ocorrida, conforme se pôde constatar no estudo topográfico realizado em 2019;
- Realização de testes de calibração (*Flight Check*) de sistemas de ajuda à navegação (VOR, ILS, NDB) com o propósito de melhorar a qualidade da prestação de serviço;
- Aquisição de Sistemas AWOS (*Automated Weather Observations System*) tendo em vista a modernização da plataforma tecnológica dos aeroportos.



3.5 Investimentos

Obras de requalificação do terminal de passageiros do Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC)

Em 2020, foi executado um conjunto de obras de requalificação em diversos espaços no terminal de passageiros do aeroporto de forma a melhorar a capacidade das infraestruturas para dar resposta ao fluxo de passageiros. Entre os projetos executados, destacam-se os seguintes:

- A expansão da área de passageiros em transferência visou a adequação da infraestrutura aeroportuária à demanda e veio ajudar a repor a conformidade do processo de transferência de passageiros no AIAC respeitando o estabelecido nos regulamentos. Esta área tem uma particular relevância para o *hub* aéreo da Cabo Verde Airlines, tendo potenciado um forte crescimento do fluxo de passageiros em transferência em 2019, com picos horários que exigiram uma resposta por parte da ASA, em defesa do cumprimento dos requisitos de qualidade e segurança exigidos;
- Requalificação do Bar/Restaurante nas partidas internacionais com o objetivo de criar, por um lado, todas as condições para o usufruto por parte dos utilizadores do aeroporto e, por outro, potenciar a alavancagem dos rendimentos comerciais dos lojistas e da ASA, em linha com as tendências internacionais do setor;

Reconfiguração BHS (*Baggage Handling Systems*) – AIAC

O projeto de reconfiguração e modernização do sistema de manuseio e tratamento de bagagens (BHS) consistiu na aquisição de um moderno equipamento de raio-x de porão e sua consequente integração com o sistema BHS reconfigurado.

Com a concretização deste projeto, o AIAC reforçou a sua capacidade de processamento de bagagens e, em simultâneo, melhorou os seus níveis de eficiência e controlo assente em soluções tecnológicas.

Obras de requalificação da Direção Financeira e Administrativa

A ASA tem promovido ao longo dos últimos anos um conjunto de obras nas infraestruturas dos serviços centrais com o objetivo de assegurar as melhores condições de trabalho possíveis aos seus colaboradores. Em 2020, foi efetuada uma requalificação completa das instalações da Direção Financeira, incluindo a renovação de mobiliário e de alguns equipamentos.

Aquisição de equipamentos de apoio aos serviços de navegação aérea

Em 2020, ficaram concluídos alguns processos de aquisição e instalação de equipamentos da navegação aérea, nomeadamente, *Distance Measuring Equipments* (DME), sistemas de comunicação de voz HF e ainda a instalação de estações meteorológicas automáticas no Aeroporto Internacional Amílcar Cabral AIAC), Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela (AIPNM), Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP) e Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE).



+ de 5 milhões mECV de investimentos realizados nos últimos 4 anos

No período 2017-2020, a ASA realizou investimentos na ordem dos 5 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 aeroportuários prestados.

Em 2020, o volume de investimento ascendeu a cerca de 214 mil mECV, representando o valor mais baixo desde 2017, justificado pela quebra abrupta da atividade, que levou à revisão completa do programa de investimentos.

Com a quebra abrupta da atividade, a ASA foi obrigada a rever todo o programa de investimentos, ajustando as prioridades ao novo contexto do setor.

Com a revisão do programa de investimentos, foi dada prioridade aos projetos que já se encontravam em curso no primeiro trimestre de 2020. Neste sentido, destaca-se a conclusão de projetos como a adequação da zona de passageiros em transferência do AIAC (35 mil mECV), a aquisição de estações meteorológicas automáticas no AIPNM e AICE (29 mil mECV) e a aquisição de um novo sistema de informação e gestão de dados (23 mil mECV).

Com um valor total de ativos fixos de 13,7 milhões mECV, a ASA tem mantido um foco no acompanhamento dos seus níveis de rentabilidade. No entanto, com a deterioração dos resultados, em 2020, estes indicadores de rentabilidade apresentaram, igualmente, uma quebra acentuada para níveis negativos. Sendo este um ano sem precedentes na história da aviação civil, apenas com o início da retoma das operações será possível avaliar de forma consistente qual o impacto que irá perdurar nos seus níveis de rentabilidade, permitindo posteriormente a avaliação de medidas de mitigação.

O indicador de *Return on Assets* (ROA), que avalia a rentabilidade líquida do total de ativos da empresa, em 2020, recuou para -9%, cerca de -19 p.p., face a 2019.

O indicador de *Return on Investment* (ROI), que relaciona a performance económica da empresa com o nível de investimento, atingiu em 2020, os -826%, cerca de 1.175 p.p. abaixo dos valores observados em 2019.

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 2020, o mesmo situou-se nos -11%, bastante abaixo de 2019, ano em que se situou nos 15%.

Figura 1 – Evolução dos investimentos realizados

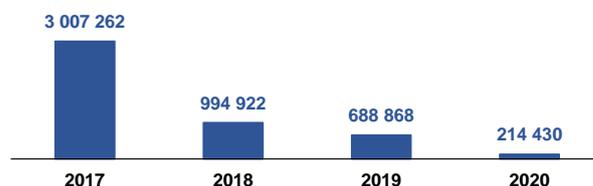
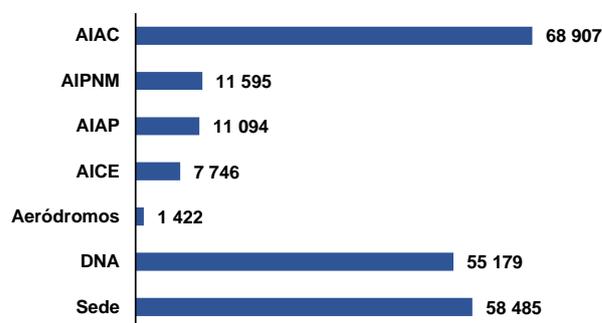


Figura 2 - Investimentos realizados em 2020 por UN



Quadro 1 - Detalhe de investimentos realizados

Descrição	2020	2019	Variação 20/19	
			Valor	%
Ativos fixos tangíveis				
Edifícios e outras construções	0	720	-720	-100%
Equipamento básico	3 925	4 216	-291	-7%
Equipamentos de transporte	0	4 522	-4 522	-100%
Equipamentos administrativos	1 505	4 504	-2 999	-67%
Ferramentas e utensílios	0	35 665	-35 665	-100%
Outros ativos fixos tangíveis	9 236	0	9 236	0%
Ativos intangíveis				
Programas de computador	0	5 462	-5 462	-100%
Ativos fixos em curso				
Ativos fixos tangíveis em curso	198 157	633 575	-435 418	-69%
Ativos intangíveis em curso	1 607	205	1 402	685%
Investimentos	214 430	688 868	-474 438	-69%

Ativos fixos (milhões mECV)   -991 mil mECV face a 2019

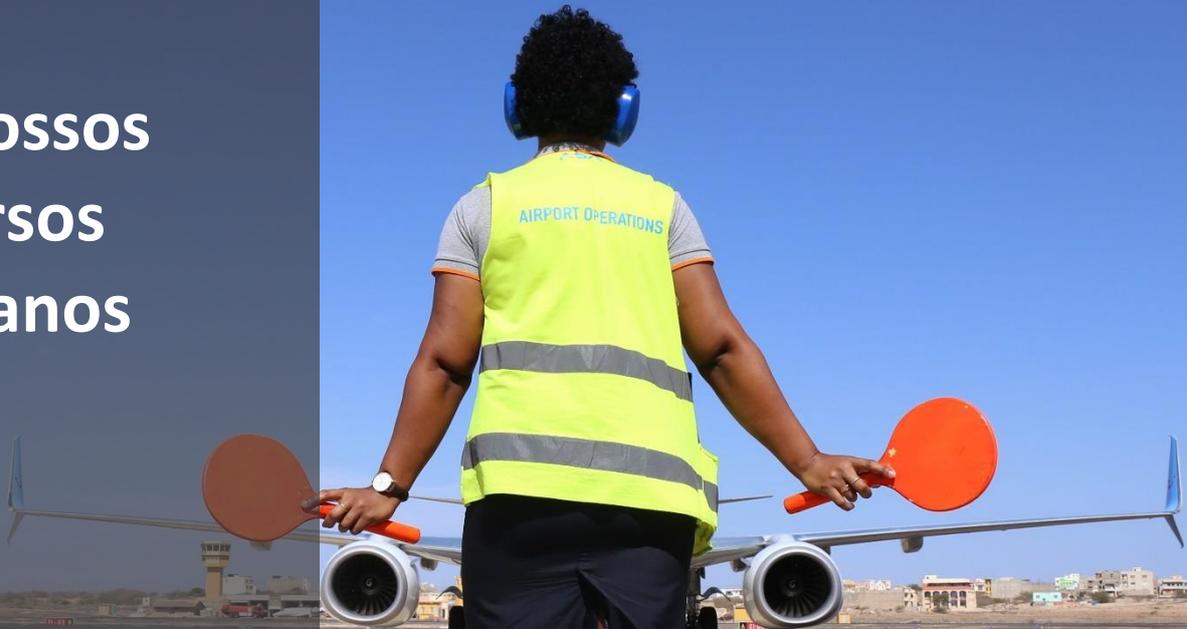
ROA (Return on assets) Resultado líquido/Ativo   -19 p.p. face a 2019

ROI (Return on Investment) Resultado líquido/Investimentos   -1.175 p.p. face a 2019

ROCE (Return on capital employed) EBIT/Ativo líquido   -26 p.p. face a 2019

4.

Os nossos recursos humanos



4.1 Recursos humanos

No final de 2020, a ASA conta com 511 colaboradores, distribuídos pelas Unidades de Negócio e pela Sede da empresa, com uma média de idades que ronda os 46 anos. Dos 511 colaboradores, cerca de 89% são quadros efetivos da empresa, mantendo um vínculo laboral com uma antiguidade média de 20 anos de serviço.

A estrutura com o maior número de colaboradores é o AIAC com 144 colaboradores, seguido do AIPNM com 88 colaboradores.

De referir, ainda a estrutura Sede, onde os seus 89 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 2020, a ASA contava com 363 colaboradores do género masculino (71%), face aos 148 do género feminino, o que se traduz numa taxa de feminização de 29%, ligeiramente superior aos 28%, verificado no ano anterior.

Taxa de absentismo

A taxa de absentismo neste ano de 2020 foi de 1,4%, o que revela uma diminuição quando comparado com os 1,5% registados em 2019. 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 59% o ensino secundário, tendo assim mantido o nível de habilitações existente na empresa.

A ASA tem como política, o incentivo ao estudo dos seus colaboradores, participando em 50% o gasto 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 IEFP (Instituto do Emprego e Formação Profissional). Em 2020 deu continuidade a este programa, tendo acolhido durante o ano, um total de 75 estagiários, em que 24 foram no âmbito do PEPE e 51 através do programa de estágios da empresa.

Quadro 2 - Colaboradores por estrutura

Estrutura	2020	2019	Varição 20/19 Nº	%	Peso 2020(%)
Sede	89	92	-3	-3%	17%
Navegação Aérea	76	80	-4	-5%	15%
Gestão Aeroportuária	346	350	-4	-1%	68%
AIAC	144	147	-3	-2%	28%
AIPNM	88	90	-2	-2%	17%
AIAP	33	32	1	3%	6%
AICE	49	49	0	0%	10%
AD Fogo	11	12	-1	-8%	2%
AD S.Nicolau	12	12	0	0%	2%
AD Maio	9	8	1	13%	2%
ASA	511	522	-11	-2%	100%

Figura 3 - Situação profissional dos colaboradores

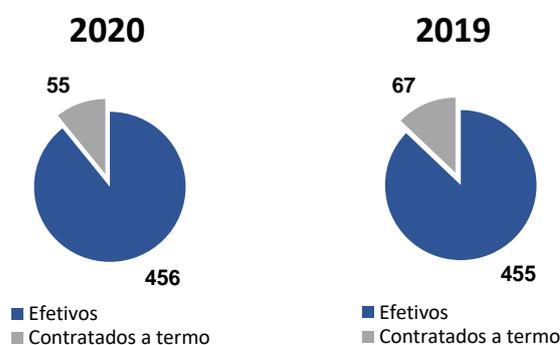
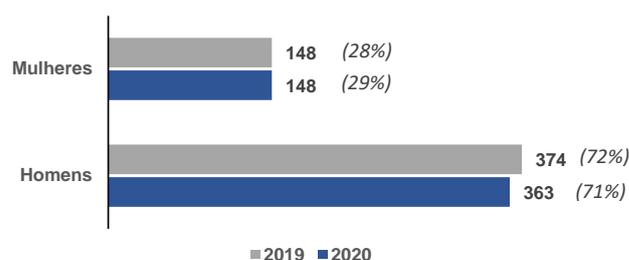


Figura 4 - Colaboradores por género



Quadro 3 - Habilitações literárias

Habilitações	2020	2019	Varição 20/19 Nº	%	Peso 2020(%)
Mestrado	13	13	0	0%	3%
Licenciatura	105	108	-3	-3%	21%
Bacharel	20	22	-2	-9%	4%
Ensino Secundário	299	303	-4	-1%	59%
Outros	74	76	-2	-3%	14%
Total	511	522	-11	-2%	100%

4.2 Formação

Em 2020, foram realizadas 293 horas de formação, o que representa uma diminuição de 87% das mesmas, comparativamente com 2019.

Com a implementação das medidas de segurança de combate à pandemia, o programa de formação foi suspenso, tendo sido necessário proceder à sua reestruturação na redefinição de prioridades e na procura de soluções digitais.

Com 11 ações de formação ministradas, investiu-se um valor global de 9 mil mECV, representando uma diminuição face aos 34 mil mECV despendidos nas 62 ações de formação realizadas, em 2019.

As ações de formação incidiram, essencialmente, na área operacional, com cerca de 72% da carga horária total realizada, em 2020, seguida da área de gestão, com 28% das horas totais ministradas.

Foi abrangido um total de 152 formandos nas ações de formação realizadas, distribuídas por todas as categorias profissionais, estruturas e setores da empresa.

A pandemia do SARS-COV-2 obrigou à revisão de todo o plano de formação previsto para 2020 e à procura de soluções digitais.

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

AVSEC (Aviation Security) para TOIA e ARP's

Refrescamento das situações de segurança para os Técnicos de Operações e Informação Aeroportuária.

Airside Design and Operations

Desenvolvida para potenciar a capacidade dos colaboradores para implementar as várias componentes do Anexo 14 da ICAO em atividades operacionais diárias.

Migração ISO 45001

Promoção de um maior envolvimento com o Sistema de Gestão de Segurança e Saúde no Trabalho (SGSST).

Key Performance Indicators (KPI's)

Incentivo à utilização os KPI's para medir os principais processos internos da empresa, possibilitando o acompanhamento e melhor gestão do nível de desempenho e sucesso das estratégias implementadas.

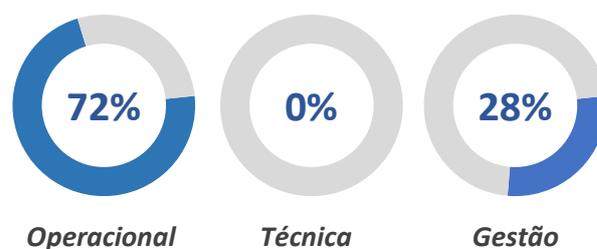
Safety Management Advanced

Abordagem profunda dos Sistemas de Gestão de Segurança (SMS), incluindo estratégias de como implementar e melhorar a gestão de segurança por meio de monitorização de segurança, formação e documentação.

293

Horas de formação

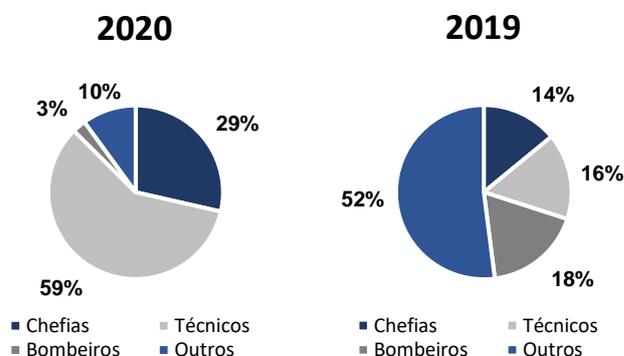
Tipologia das ações de formação



Quadro 4 - Tipo de formação e carga horária

Tipo de Formação	2020	2019	Variação 20/19	
			Valor	%
Área de Gestão	82	149	-67	-45%
Área Operacional	211	1 559	-1 348	-86%
Área Técnica	0	579	-579	-100%
Total	293	2 287	-1 994	-87%

Figura 5 - Formação por função e frequência



5.

O nosso desempenho em 2020



5.1 Desempenho operacional

FIR Oceânica do Sal

Sobrevoos

24 mil sobrevoos
-59% face a 2019

Sobrevoos espaço aéreo

17 mil sobrevoos
-59% face a 2019

Sobrevoos O/D Cabo Verde

7 mil sobrevoos
-59% face a 2019

A atividade da FIR Oceânica do Sal sofreu uma quebra acentuada, em 2020, reduzindo-se a 23.783 sobrevoos, o que representa uma redução de -59% (-34.562 sobrevoos), face ao ano anterior.

As restrições no setor da aviação civil decorrentes da pandemia do SARS-COV-2, interrompeu a tendência que se vinha verificando desde 2016 de crescimento médio anual de 9%.

Em 2020, com o surgimento da Covid-19, a aviação civil deparou-se com a suspensão de voos internacionais em diversos países por todo o mundo, incluindo Cabo Verde, ficando reduzida a partir de março de 2020 a voos essenciais, humanitários, repatriamento e de carga impactando fortemente as ligações regulares anteriormente existentes.

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 apresentavam a mesma tendência de crescimento até 2019.

Os sobrevoos puros, em 2020, apresentaram uma diminuição de -59% (-25.071 sobrevoos) face a 2019, perdendo todo o crescimento que se tinha verificado entre 2017 e 2019 de 31% (+10.108 sobrevoos) e que refletia um crescimento médio de 15% ao ano nesse período.

Por sua vez, os sobrevoos de origem/destino em Cabo Verde com uma redução, em 2020, de -59% face a 2019, interromperam o crescimento obtido entre 2017 e 2019, na ordem dos 22% (+2.863 sobrevoos), e que refletia 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. Contudo, em 2020, a evolução da atividade deveu-se exclusivamente aos impactos da pandemia no setor do transporte aéreo.

Figura 6 - Evolução de sobrevoos

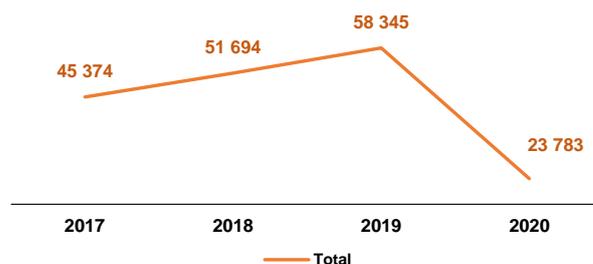
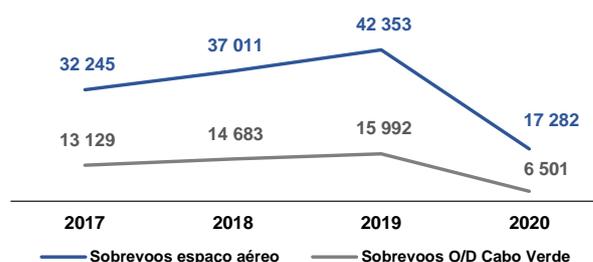


Figura 7 - Evolução de sobrevoos por tipologia



Quadro 5 - Número de sobrevoos

Tipologia	2020	2019	Variação 20/19	
			Valor	%
Sobrevoos espaço aéreo	17 282	42 353	-25 071	-59%
Sobrevoos O/D Cabo Verde	6 501	15 992	-9 491	-59%
Total	23 783	58 345	-34 562	-59%



FIR Oceânica do Sal

+ **63%** dos Sobrevoos puros do espaço aéreo da FIR Oceânica do Sal em 2020 tiveram como origem ou destino o Brasil.

Apesar do contexto pandémico, os sobrevoos puros da FIR Oceânica do Sal continuaram a ser compostos, essencialmente, por ligações entre a Europa e a América do Sul, com mais de 15 mil sobrevoos, o que representa cerca de 90% destes sobrevoos ocorridos durante 2020.

O Brasil apresentou-se como o país de origem e/ou destino que gerou cerca de 11 mil sobrevoos, representando 63% do total de sobrevoos do espaço aéreo de Cabo Verde, com particular destaque para as rotas com São Paulo.

A principal ligação entre países, em 2020, foi entre Portugal e o Brasil com 3.866 sobrevoos, tendo apresentado uma diminuição de -60% (-5.820 sobrevoos), face a 2019.

De destacar as ligações entre os Países Baixos e o Brasil que, ao manterem uma redução de apenas -27% (-518 sobrevoos), aparecem, em 2020, como a terceira principal ligação a originar sobrevoos no espaço aéreo da FIR Oceânica do Sal.

Em 2020, verificou-se uma diminuição generalizada de sobrevoos em todas as ligações, com destaque para Espanha que apresentou uma redução nas ligações de -65% com o Brasil (-2.748 sobrevoos face a 2019) e de -70% com a Argentina (-2.551 sobrevoos face a 2019).

A cidade de Madrid revelou-se, em 2020, como a origem/destino que mais contribuiu para a redução dos sobrevoos puros na FIR Oceânica do Sal, diminuindo em mais de 7 mil sobrevoos, face a 2019 (-67%), com destaque para a redução de -71% (-2.205 sobrevoos) das ligações a Buenos Aires e de -65% (-1.472 sobrevoos) a São Paulo.

A rota Lisboa-São Paulo passou a ser a principal ligação em 2020, ainda que tenha apresentado uma diminuição de 52%, face a 2019.

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 1,7 mil sobrevoos puros, em 2020, representado cerca de 10% do total destes sobrevoos.

Os sobrevoos derivados das ligações entre África e a América do Norte apresentaram uma redução de 52%, em 2020, com menos 1,9 mil sobrevoos, face a 2019.

De referir que, em 2020, a retoma das ligações regulares verificada após a suspensão de março tem sido lenta e gradual, mantendo-se ainda o contexto de fortes restrições às viagens internacionais e incerteza da atividade.

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

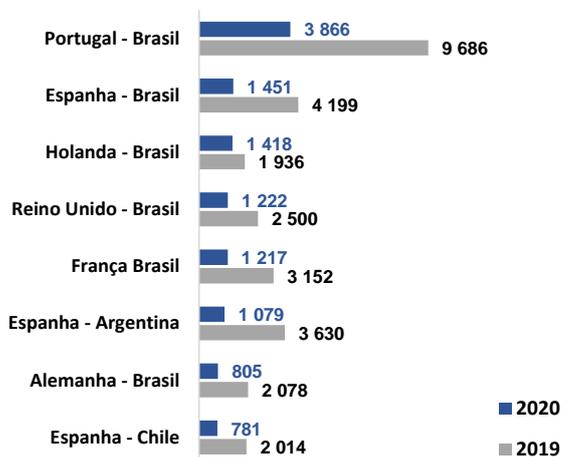
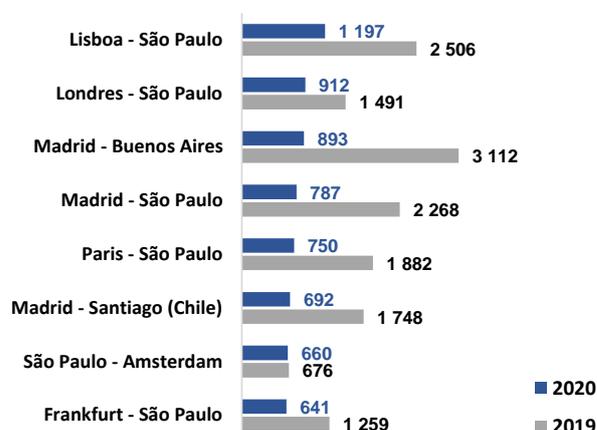


Figura 9 - Principais ligações que originam sobrevoos na FIR Oceânica do Sal por cidade



Tráfego nos aeroportos de Cabo Verde

Aeronaves total

(Part. + Cheg.)

13 mil aeronaves

-63% face a 2019

Aeronaves internacional

(Part. + Cheg.)

7 mil aeronaves

-62% face a 2019

Aeronaves doméstico

(Part. + Cheg.)

6 mil aeronaves

-64% face a 2019

A pandemia do SARS-COV-2 paralisou por completo o setor do turismo em Cabo Verde a partir de março de 2020, tendo consequentemente, afetado de forma muito significativa o movimento aeroportuário.

Em termos globais, a ASA registou, em 2020, um total de 13.162 movimentos de aeronaves nos aeroportos nacionais, representando uma diminuição de -63% (-22.040 movimentos), face a 2019.

A atividade internacional nos aeroportos de Cabo Verde esteve suspensa de março a setembro de 2020, ficando reduzido a voos de repatriamento, humanitários e de carga, durante esse período.

Após o fim da suspensão de voos, retomaram apenas alguns voos regulares de ligação a Portugal e à África Ocidental, não se tendo verificado a retoma do setor do turismo que representa o principal *driver* do tráfego internacional nos aeroportos nacionais.

Neste contexto, os movimentos do mercado internacional apresentaram uma redução de -62% (-11.801 movimentos), face ao ano anterior.

O AIPNM e o AICE foram os únicos aeroportos que retomaram algumas ligações internacionais regulares de passageiros ainda no decorrer de 2020.

No mercado doméstico, o ano de 2020 foi igualmente de redução da atividade, registando apenas 5.844 movimentos de aeronaves, uma diminuição de -64% (-10.239 movimentos), face ao verificado em 2019.

No caso dos voos domésticos, os mesmos tiveram suspensos de março a julho de 2020, com o ritmo da reposição das ligações e frequências a ser afetado tanto pelos impactos económicos da pandemia em Cabo Verde, como pela ausência de voos internacionais devido aos voos de ligação que estes normalmente geram.

A diminuição de movimentos domésticos, em 2020, foi generalizada por todos os aeroportos nacionais, com o AIAC a atingir uma redução de -71%, face a 2019.

Figura 10 - Evolução no movimento de aeronaves

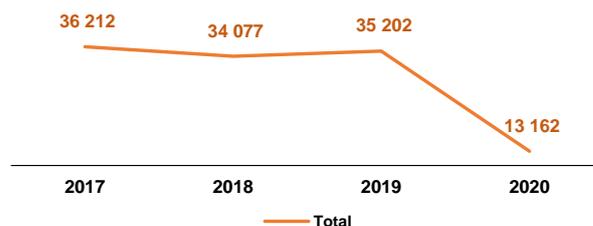
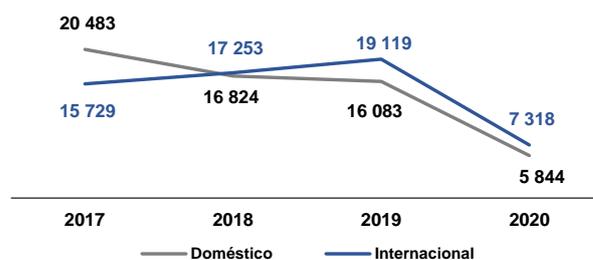


Figura 11 - Evolução no movimento de aeronaves por mercado



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

Aerportos	Natureza	2020	2019	Variação 20/19	
				Valor	%
AIAC - Sal	Doméstico	1 021	3 523	-2 502	-71%
	Internacional	4 407	11 053	-6 646	-60%
	Total	5 428	14 576	-9 148	-63%
AIPNM - Praia	Doméstico	2 467	6 426	-3 959	-62%
	Internacional	1 580	3 581	-2 001	-56%
	Total	4 047	10 007	-5 960	-60%
AIAP - Boa Vista	Doméstico	496	1 185	-689	-58%
	Internacional	896	3 550	-2 654	-75%
	Total	1 392	4 735	-3 343	-71%
AICE - S. Vicente	Doméstico	1 017	2 853	-1 836	-64%
	Internacional	435	935	-500	-53%
	Total	1 452	3 788	-2 336	-62%
AD - Fogo	Doméstico	564	1 336	-772	-58%
AD - S. Nicolau	Doméstico	155	460	-305	-66%
AD - Maio	Doméstico	124	300	-176	-59%
Total	Doméstico	5 844	16 083	-10 239	-64%
	Internacional	7 318	19 119	-11 801	-62%
	Total	13 162	35 202	-22 040	-63%

Tráfego nos aeroportos de Cabo Verde

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

776 mil passageiros
-72% face a 2019

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

526 mil passageiros
-73% face a 2019

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

250 mil passageiros
-70% face a 2019

A redução da atividade nos aeroportos nacionais foi ainda mais acentuada ao nível de passageiros, que ficou em valores residuais, após março de 2020.

Em termos globais, os aeroportos de Cabo Verde movimentaram, em 2020, um total de 775.998 passageiros, representando uma diminuição de -72% (-1.995.933 passageiros), face a 2019.

O tráfego internacional de passageiros foi o fator principal por esta redução, com o mercado internacional a apresentar uma quebra de -73% (-1.424.385 passageiros), face ao ano anterior.

Cerca de 80% da diminuição de passageiros internacionais estão concentrados no AIAC e AIAP, com quebras face a 2019 de 754 mil passageiros (-74%) e 387 mil passageiros (-75%), respetivamente.

A redução da atividade verificada, em 2020, no mercado internacional, interrompeu a tendência dos últimos anos, onde de 2017 a 2019, os passageiros internacionais apresentaram um crescimento acumulado de 13% (+231 mil passageiros), representando um aumento médio anual de 7%.

No mercado doméstico, o ano 2020, foi igualmente de forte redução de atividade, com a diminuição a situar-se nos -70% (-571.548 passageiros), face ao verificado em 2019.

Embora a Binter Cabo Verde tenha retomado as ligações domésticas desde julho de 2020, com o setor do turismo praticamente encerrado, as restrições à mobilidade da população e os baixos níveis do tráfego internacional, a retoma de passageiros domésticos manteve-se a um ritmo lento e gradual.

Este mercado já apresentava uma tendência de diminuição 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 2020, foi generalizada por todos os aeroportos nacionais, com particular destaque no AIPNM com uma redução de -68%, perdendo cerca de 222 mil passageiros, face ao verificado em 2019.

Figura 12 - Evolução no movimento de passageiros

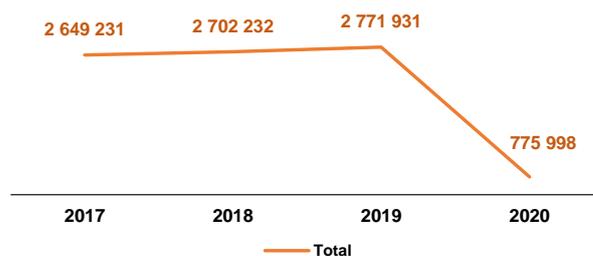
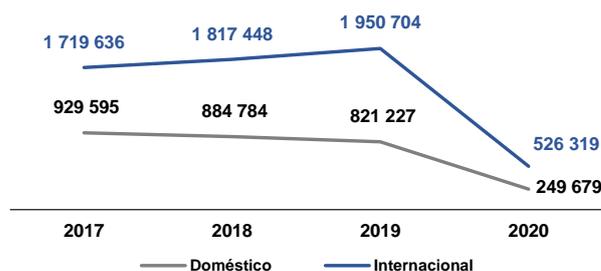


Figura 13 - Evolução no movimento de passageiros por mercado



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

Aerportos	Natureza	2020	2019	Variação 20/19 Valor	%
AIAC - Sal	Doméstico	46 469	176 892	-130 423	-74%
	Internacional	261 693	1 015 936	-754 243	-74%
	Total	308 162	1 192 828	-884 666	-74%
AIPNM - Praia	Doméstico	106 564	328 450	-221 886	-68%
	Internacional	103 798	320 520	-216 722	-68%
	Total	210 362	648 970	-438 608	-68%
AIAP - Boa Vista	Doméstico	17 325	63 430	-46 105	-73%
	Internacional	124 463	511 452	-386 989	-76%
	Total	141 788	574 882	-433 094	-75%
AICE - S. Vicente	Doméstico	46 758	150 281	-103 523	-69%
	Internacional	36 365	102 796	-66 431	-65%
	Total	83 123	253 077	-169 954	-67%
AD - Fogo	Doméstico	23 372	66 464	-43 092	-65%
AD - S. Nicolau	Doméstico	4 965	21 977	-17 012	-77%
AD - Maio	Doméstico	4 226	13 733	-9 507	-69%
Total	Doméstico	249 679	821 227	-571 548	-70%
	Internacional	526 319	1 950 704	-1 424 385	-73%
	Total	775 998	2 771 931	-1 995 933	-72%

Tráfego nos aeroportos de Cabo Verde

Carga total

(Emb. + Desemb.)

704 mil kgs

-49% face a 2019

Carga internacional

(Emb. + Desemb.)

558 mil kg

-45% face a 2019

Carga doméstica

(Emb. + Desemb.)

145 mil kg

-62% face a 2019

O ano 2020 registou, um total de 703.668 kgs de carga movimentada nos aeroportos nacionais, representando uma diminuição de -49% (-686.566 kgs), face a 2019.

Com a forte redução do número de voos internacionais, a carga internacional foi a impulsionadora deste decréscimo, com os movimentos do mercado internacional a apresentarem uma redução de -45% (-451.589 kgs), face ao verificado no ano anterior.

A movimentação de carga nos aeroportos nacionais foi igualmente penalizada pela suspensão de ligações domésticas e internacionais em março de 2020, assim como o ritmo lento e gradual de retoma e a paralisação do setor do turismo em Cabo Verde.

O decréscimo do mercado internacional foi generalizado em todos os aeroportos, com o AIAC a apresentar uma redução de 63% (-212.907 kgs) e o AIPNM uma redução de 27% (-128.386 kgs), o que em conjunto representa cerca de 76% do total de quebra de carga internacional movimentada nos aeroportos nacionais.

Nota ainda para o AIPNM que, em 2020, foi responsável por 63% do total de carga internacional movimentada, resultante do ritmo de retoma de ligações internacionais acima dos restantes aeroportos.

No mercado doméstico, o ano de 2020 foi igualmente de redução acentuada da atividade, com uma diminuição de 62% (-234.977 kgs) face ao verificado em 2019.

Este é um mercado que já vinha diminuindo desde 2017, apresentando neste período 2017-2019, uma redução acumulada de 59% (-540.643 kgs), representando uma diminuição média de 36% ao ano.

O decréscimo do mercado doméstico foi transversal em todos os aeroportos, com o AIPNM a verificar uma redução de 59% (-100.091 kgs) e o AIAC uma redução de 72% (-74.968 kgs), o que em conjunto representa cerca de 75% do total de quebra de carga doméstica movimentada nos aeroportos nacionais.

Também no mercado doméstico se destaca o AIPNM que movimentou, em 2020, cerca de 48% do total de carga doméstica registada nos aeroportos.

Figura 14 - Evolução no movimento de carga

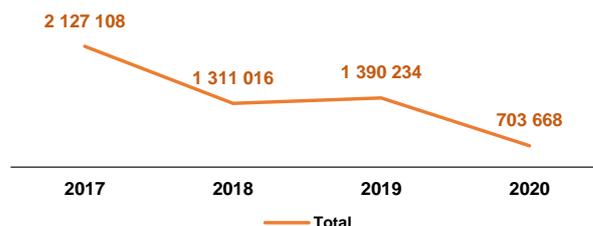
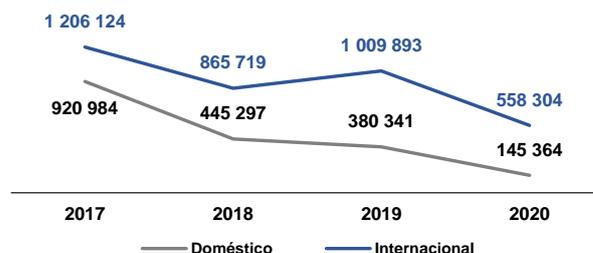


Figura 15 - Evolução no movimento de carga por mercado



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

Aeropostos	Natureza	2020	2019	Variação 20/19	
				Valor	%
AIAC - Sal	Doméstico	28 847	103 815	-74 968	-72%
	Internacional	126 619	339 526	-212 907	-63%
	Total	155 466	443 341	-287 875	-65%
AIPNM - Praia	Doméstico	69 062	169 153	-100 091	-59%
	Internacional	353 111	481 497	-128 386	-27%
	Total	422 173	650 650	-228 477	-35%
AIAP - Boa Vista	Doméstico	7 261	20 529	-13 268	-65%
	Internacional	12 671	46 429	-33 758	-73%
	Total	19 932	66 958	-47 026	-70%
AICE - S. Vicente	Doméstico	31 834	71 675	-39 841	-56%
	Internacional	65 903	142 441	-76 538	-54%
	Total	97 737	214 116	-116 379	-54%
AD - Fogo	Doméstico	4 809	5 631	-822	-15%
AD - S. Nicolau	Doméstico	2 079	6 504	-4 425	-68%
AD - Maio	Doméstico	1 472	3 034	-1 562	-51%
Total	Doméstico	145 364	380 341	-234 977	-62%
	Internacional	558 304	1 009 893	-451 589	-45%
	Total	703 668	1 390 234	-686 566	-49%

Tráfego nos aeroportos de Cabo Verde

Correio total

(Emb. + Desemb.)

221 mil kgs

-52% face a 2019

Correio internacional

(Emb. + Desemb.)

98 mil kg

-51% face a 2019

Correio doméstico

(Emb. + Desemb.)

123 mil kg

-52% face a 2019

O ano 2020 registou, um total de 221.366 kgs de correio movimentado nos aeroportos nacionais, representando um decréscimo de 52% (-235.246 kgs), face a 2019.

Com a forte redução do número de voos internacionais, o correio internacional foi fortemente afetado, com os movimentos do mercado internacional a apresentarem uma redução de 51% (-101.575 kgs), face ao verificado no ano anterior.

A movimentação de correio nos aeroportos nacionais foi igualmente penalizada pela suspensão de ligações domésticas e internacionais em março de 2020, assim como o ritmo lento e gradual das mesmas.

O decréscimo do mercado internacional foi generalizado em todos os aeroportos, com o AIPNM a verificar uma redução de 53% (-68.996 kgs) e o AICE uma redução de 57% (-22.563 kgs), o que em conjunto representa cerca de 90% do total de quebra de correio internacional movimentado nos aeroportos nacionais.

Nota ainda para o AIPNM que, em 2020, foi responsável por 63% do total de correio internacional movimentado, resultante do ritmo de retoma de ligações internacionais acima dos restantes aeroportos.

No mercado doméstico, o ano de 2020 foi igualmente de redução acentuada da atividade, com uma diminuição de 52% (-122.994 kgs) face ao verificado em 2019.

Este é um mercado que apresentava alguma oscilação nos anos anteriores, ainda que no período 2017-2019, tenha obtido um crescimento acumulado de 11% (+24.895 kgs), representando um crescimento médio de 5% ao ano.

O decréscimo do mercado doméstico foi transversal em todos os aeroportos, com o AIPNM a verificar uma redução de 49% (-56.629 kgs) e o AICE uma redução de 53% (-29.001 kgs), o que em conjunto representa cerca de 64% do total de quebra de correio doméstico movimentado nos aeroportos nacionais.

Também no mercado doméstico se destaca o AIPNM que movimentou, em 2020, cerca de 48% do total de correio doméstico registado nos aeroportos.

Figura 16 - Evolução no movimento de correios

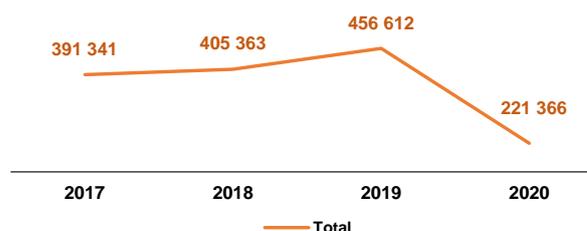
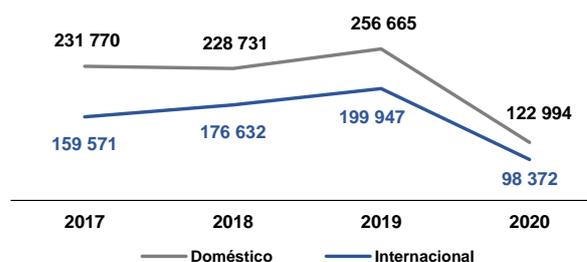


Figura 17 - Evolução no movimento de correios por mercado



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

Aerportos	Natureza	2020	2019	Variação 20/19	
				Valor	%
AIAC - Sal	Doméstico	18 885	47 368	-28 483	-60%
	Internacional	19 472	29 497	-10 025	-34%
	Total	38 357	76 865	-38 508	-50%
AIPNM - Praia	Doméstico	59 287	115 916	-56 629	-49%
	Internacional	62 069	131 065	-68 996	-53%
	Total	121 356	246 981	-125 625	-51%
AIAP - Boa Vista	Doméstico	5 577	13 852	-8 275	-60%
	Internacional	9	-	9	0%
	Total	5 586	13 852	-8 266	-60%
AICE - S. Vicente	Doméstico	26 077	55 078	-29 001	-53%
	Internacional	16 822	39 385	-22 563	-57%
	Total	42 899	94 463	-51 564	-55%
AD - Fogo	Doméstico	5 617	10 174	-4 557	-45%
AD - S. Nicolau	Doméstico	5 092	10 195	-5 103	-50%
AD - Maio	Doméstico	2 459	4 082	-1 623	-40%
Total	Doméstico	122 994	256 665	-133 671	-52%
	Internacional	98 372	199 947	-101 575	-51%
	Total	221 366	456 612	-235 246	-52%

5.2 Desempenho económico

Volume de negócios

2,5 milhões mECV
-63% face a 2019

EBITDA

-769 mil mECV
-118% face a 2019

Resultado líquido

-1,8 milhões mECV
-174% face a 2019

O volume de negócios da ASA recuou para 2,5 milhões mECV, em 2020, o que representa um decréscimo de 63% (-4 milhões mECV), face a 2019. A ASA vinha a verificar nos últimos anos um crescimento robusto do seu volume de negócios, tendo obtido no período 2017-2019 um aumento acumulado de 23% (+1,3 milhões mECV), num crescimento médio anual de 11%, nesse período.

Mesmo com um volume de tráfego residual, a ASA tem de assegurar a disponibilidade contínua dos serviços aeroportuários e de navegação aérea, o que se reflecte naturalmente numa estrutura relevante de gastos fixos. Contudo, a ASA levou a cabo um conjunto de ajustamentos nos seus gastos como forma de atenuar os impactos da quebra da receita, reduzindo em 874 mil mECV (-46%) os seus gastos em FSEs e em 197 mil mECV (-16%) os seus gastos com pessoal, totalizando assim uma redução de gastos operacionais superior a 1 milhão mECV (-34%).

A quebra abrupta da atividade penalizou fortemente a performance económica da ASA que, perante uma redução de rendimentos de 4 milhões mECV, atingiu um resultado líquido negativo em 1,8 milhões mECV.

Com o EBITDA a atingir valores negativos, em 2020, verifica-se a mesma tendência em termos de margem EBITDA, que recuou para -39%. O peso dos gastos de depreciação e os gastos com juros pressionaram, igualmente, a margem líquida para -91%, cerca de 124 pontos percentuais abaixo da margem de 2019.

O peso da estrutura de gastos com pessoal no total das vendas apresentou um forte aumento, passando dos 19%, em 2019, para os 43%, em 2020.

Em termos globais, a empresa aumentou o peso dos gastos com FSEs no total das vendas, em 14 pontos percentuais, passando dos 29%, em 2019, para os 43%, em 2020.

Apesar de a ASA não ter contraído qualquer novo financiamento, em 2020, as perdas financeiras aumentaram cerca de 24 mil mECV, decorrente dos custos com a adesão de moratórias de um conjunto de financiamentos. Dado o EBITDA negativo apresentado, em 2020, o indicador de peso dos encargos financeiros no EBITDA não tem leitura, não sendo passível a sua comparação com 2019.

Figura 18 - Evolução do volume de negócios (mECV)

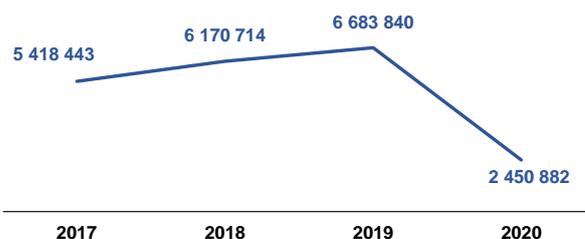
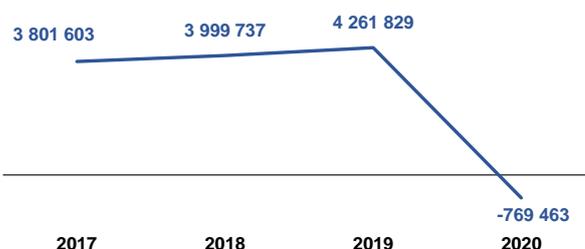
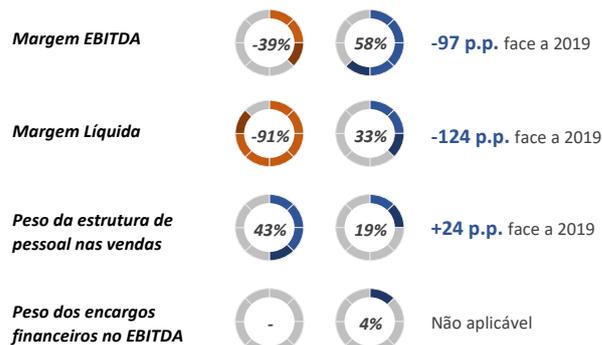


Figura 19 - Evolução do EBITDA (mECV)



Quadro 10 - Performance económica (mECV)

Performance económica	2020	2019	Variação 20/19	
	Valor	Valor	Valor	%
Volume de Negócios	2 450 882	6 683 840	-4 232 958	-63%
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	-501 758	611 948	-1 113 706	-182%
Gastos Operacionais	-2 101 574	-3 172 920	1 071 345	-34%
Gastos com FSE's	-1 041 949	-1 916 344	874 394	-46%
Gastos com Pessoal	-1 059 625	-1 256 576	196 951	-16%
Outros Rendimentos e Ganhos	39 825	243 669	-203 845	-84%
Outros Gastos e Perdas	-656 837	-104 709	-552 129	527%
Gastos de Depreciação e Amort.	-1 174 031	-1 204 135	30 104	-3%
Ganhos e Perdas Financeiras	-174 466	-146 705	-27 761	19%
EBITDA	-769 463	4 261 829	-5 031 292	-118%
EBIT	-1 943 494	3 057 694	-5 001 188	-164%
Resultado Antes de Imposto	-2 117 960	2 910 988	-5 028 948	-173%
<i>Imposto do Período</i>	<i>346 203</i>	<i>-509 173</i>	<i>855 376</i>	<i>-168%</i>
Resultado Líquido do Período	-1 771 757	2 401 815	-4 173 572	-174%



5.3 Desempenho financeiro

Cash flow operacional

553 mil mECV
-81% face a 2019

Free cash flow

-729 mil mECV
-550% face a 2019

Fundo de Maneio

52 mil mECV
+252% face a 2019

Em termos financeiros, a estrutura da ASA foi abalada pelos efeitos da redução acentuada da sua atividade, com o indicador de solvabilidade a recuar para 122%, cerca de -29 pontos percentuais face aos 151% obtidos em 2019, influenciado em larga escala pela redução dos capitais próprios por via do resultado líquido negativo.

Este facto é ainda visível pelo nível de autonomia financeira de 55%, em 2020, ainda assim, com uma redução de apenas 5 ponto percentuais, face ao verificado em 2019.

Dada a detioração das suas margens EBITDA e a quebra abrupta da atividade, em 2020, os *cash flows* operacionais foram fortemente afetados, interrompendo desta forma a tendência crescente verificada nos últimos anos.

A ASA gerou, a nível operacional, um *cash flow* na ordem dos 553 mil mECV, em 2020, cerca de 2,3 milhões mECV abaixo do montante obtido em 2019, devido essencialmente, à redução dos recebimentos de clientes.

A capacidade da empresa em gerar *free cash flow* tem sido uma constante ao longo dos últimos anos, embora esta 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.

Em 2020, afetado pelos efeitos da pandemia no setor, esta tendência acentuou-se, atingindo um *free cash flow* negativo em cerca de 729 mil mECV, o que representa uma redução de 891 mil mECV (-550%), face a 2019.

Em 2020, apesar de ter sido implementado um conjunto alargado de medidas de contenção de gastos e investimentos, os efeitos da redução acentuada da atividade refletiram-se, significativamente, na performance financeira da ASA.

Em termos de capacidade financeira da empresa para fazer face aos seus compromissos, destaca-se a manutenção dos níveis robustos dos indicadores de liquidez, em 2020.

A liquidez geral da empresa, em 2020, situou-se nos 102%, o que representa uma diminuição de 69 pontos percentuais face a 2019. Relativamente à liquidez imediata, esta diminuiu, igualmente, em 69 pontos percentuais, em 2020, verificando-se que a empresa tem atualmente disponibilidades para fazer face a 51% de todo o seu passivo corrente.

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

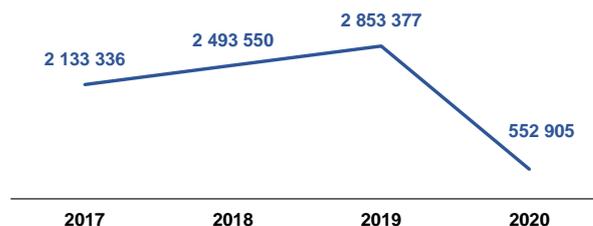
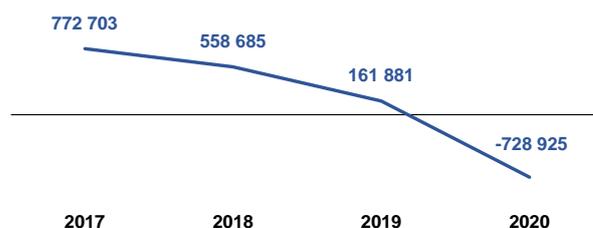


Figura 21 - Evolução do *free cash flow* (mECV)



Quadro 11 - Evolução da performance financeira (mECV)

Performance financeira	2020	2019	Variação 20/19	
			Valor	%
Cash Flow Operacional	552 905	2 853 377	-2 300 472	-81%
Cash Flow de Investimentos	-474 100	-3 938 617	3 464 517	-88%
Cash Flow de Financiamento	-807 730	1 247 121	-2 054 851	-165%
Free Cash Flow	-728 925	161 881	-890 806	-550%

Liquidez Geral

Ativo corrente/Passivo corrente



-69 p.p. face a 2019

Liquidez Reduzida

(Ativo corr. - Invent)/Pass corr.



-69 p.p. face a 2019

Liquidez Imediata

Disponibilidades/Passivo corrente



-28 p.p. face a 2019

Solvabilidade

Capital próprio/Passivo



-29 p.p. face a 2019

Autonomia Financeira

Capital próprio/Ativo



-5 p.p. face a 2019

5.4 A ASA por Segmentos de Negócio

Rendimentos Navegação Aérea

1,3 milhões mECV
-61% face a 2019

Rendimentos Gestão Aeroportuária

1,2 milhões mECV
-65% face a 2019

Ganhos com Participações financeiras

-502 mil mECV
-182% face a 2019

A ASA apresentou, em 2020, um nível de rendimentos muito semelhante nos seus dois segmentos de negócio, Navegação Aérea e Gestão Aeroportuária, ainda que a Navegação Aérea tenha reforçado ligeiramente o seu peso para cerca de 53% do total de rendimentos da ASA (2019: 50%).

Desta forma, é possível verificar-se que as restrições no setor da aviação refletiram-se em ambos os segmentos de negócio da ASA, com a Navegação Aérea a apresentar, em 2020, uma redução dos seus rendimentos de 61% (-2 milhões mECV), face a 2019, interrompendo o crescimento médio de 15% ao ano que obteve no período 2017-2019.

Comparativamente, a Gestão Aeroportuária apresentou uma diminuição dos seus rendimentos superior, em 2020, com um a redução a atingir -65% (-2,2 milhões mECV), face a 2019, interrompendo, igualmente, o crescimento médio anual de 2% que se tinha verificado no período 2017-2019.

A Gestão Aeroportuária, que desde 2017 vinha concretizando uma mudança de paradigma refletida na capacidade dos aeroportos em gerarem resultados positivos, em 2020, com os impactos nos rendimentos, viu o seu EBITDA recuar para -535 mil mECV (-139% face a 2019), e um RAI de -1,8 milhões mECV (-1.630% face a 2019).

De referir que a Gestão Aeroportuária tem uma atividade de capital intensivo, com um elevado volume de investimentos e uma maior necessidade de recursos operacionais, levando a que a sua estrutura de gastos seja pouco flexível.

No caso da Navegação Aérea, decorrente da sua estrutura de gastos, apresenta tipicamente resultados superiores aos da Gestão Aeroportuária, tanto ao nível do EBITDA, como dos resultados antes de imposto (RAI). Em 2020, apesar da forte redução de rendimentos, a Navegação Aérea permaneceu com resultados positivos, com o EBITDA a situar-se nos 574 mil mECV (-75% face a 2019) e o RAI nos 542 mil mECV (-76% face a 2019).

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

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

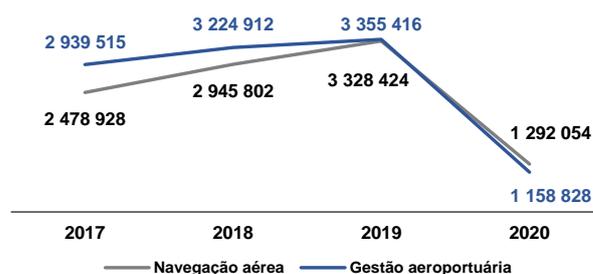


Figura 23 - Evolução do EBITDA por segmento de negócio (mECV)

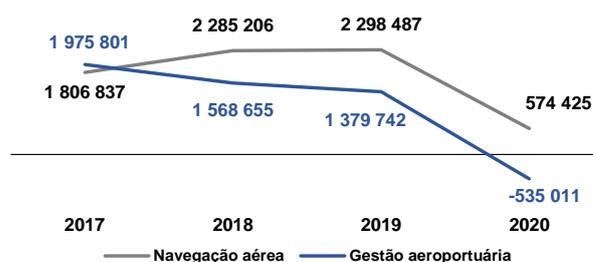
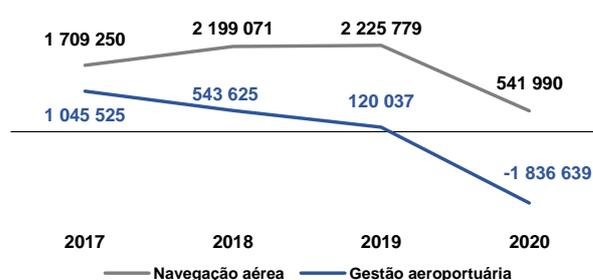


Figura 24 - Evolução do RAI por segmento de negócio (mECV)



Quadro 12 - Performance económica por segmento negócio (mECV)

Performance económica	ASA	Navegação Aérea	Gestão Aeroportuária	Sede
Volume de Negócios	2 450 882	1 292 054	1 158 828	0
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	-501 758	0	0	-501 758
Gastos Operacionais	-2 101 574	-504 069	-1 338 400	-259 105
Gastos com FSE's	-1 041 949	-268 315	-697 879	-75 755
Gastos com Pessoal	-1 059 625	-235 753	-640 521	-183 351
Outros Rendimentos e Ganhos	39 825	1 962	28 067	9 796
Outros Gastos e Perdas	-656 837	-215 523	-383 506	-57 808
Gastos de Depreciação e Amort.	-1 174 031	-32 435	-1 124 531	-17 065
Ganhos e Perdas Financeiras	-174 466	0	-177 097	2 630
EBITDA	-769 463	574 425	-535 011	-808 876
EBIT	-1 943 494	541 990	-1 659 542	-825 942
Resultado Antes de Imposto	-2 117 960	541 990	-1 836 639	-823 311
Imposto do Período	346 203			
Resultado Líquido do Período	-1 771 757			

Navegação Aérea

Rendimentos totais

1,3 milhões mECV
-61% face a 2019

Rendimentos taxa de rota

1,2 milhões mECV
-61% face a 2019

Rendimentos taxa navegação terminal (TNC)

54 mil mECV
-62% face a 2019



O crescimento da atividade que a Navegação Aérea tem apresentado ao longo dos últimos anos foi interrompido pela quebra abrupta da atividade resultante das medidas restritivas tomadas no âmbito da pandemia da Covid-19.

A estrutura operacional da Navegação Aérea, assim como as medidas de contenção de gastos adotadas, permitiu atenuar os impactos da redução das receitas decorrentes da quebra da atividade. A estrutura de pessoal, em 2020, passou a representar 18% dos rendimentos (2019: 9%), com a margem EBITDA a recuar para 49% (2019: 69%), o que permite a este segmento apresentar uma margem dos resultados antes de imposto positiva em 42%.

Com a redução da atividade, mantendo a estrutura de pessoal estável, os índices de produtividade na Navegação Aérea diminuíram significativamente, passando de uma média de 729 sobrevoos por colaborador, em 2019, para os 313 sobrevoos em 2020, o que representa uma diminuição de -57% (-416 sobrevoos por colaborador).

Os rendimentos obtidos por sobrevoos tendem a variar conforme a tipologia dos mesmos. Sendo os sobrevoos puros da FIR Océânica 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 2020, apresentaram um rendimento médio na ordem dos 68 mECV, representando um ligeiro decréscimo desde 2018, atingindo o valor mais baixo dos últimos 4 anos.

Relativamente aos rendimentos dos sobrevoos de origem/ destino em Cabo Verde, estes apresentaram em 2020, um rendimento médio na ordem dos 19 mECV (inclui taxa de rota e TNC), representando uma estabilização ao longo do período 2017-2020, entre 19 e 20 mECV por sobrevoos.

Figura 25 - Nº de sobrevoos por colaborador da Navegação Aérea

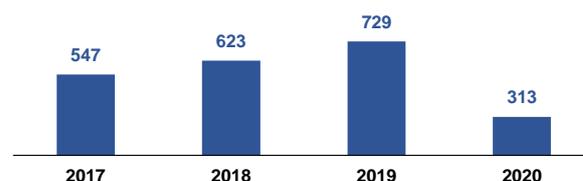


Figura 26 - Rendimento por sobrevoos de espaço aéreo (mECV)

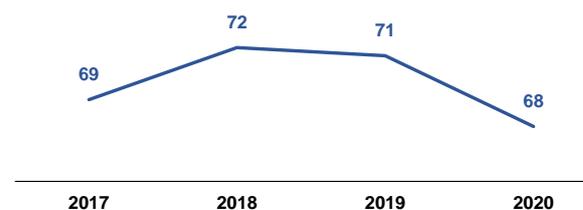
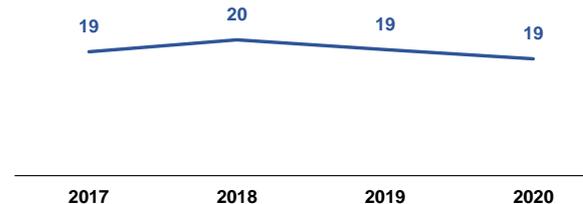


Figura 27 - Rendimento por sobrevoos O/D Cabo Verde (mECV)



Nota: Rendimentos incluem taxa de rota e TNC

Quadro 13 - Performance económica Navegação Aérea (mECV)

Performance económica	2020	2019	Variação 20/19	
			Valor	%
Volume de Negócios	1 292 054	3 328 424	-2 036 370	-61%
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	0	0	0	0%
Gastos Operacionais	-504 069	-977 330	473 262	-48%
Gastos com FSE's	-268 315	-706 661	438 346	-62%
Gastos com Pessoal	-235 753	-270 669	34 916	-13%
Outros Rendimentos e Ganhos	1 962	-20 637	22 600	-110%
Outros Gastos e Perdas	-215 523	-31 970	-183 553	574%
Gastos de Depreciação e Amort.	-32 435	-67 796	35 361	-52%
Ganhos e Perdas Financeiras	0	-4 913	4 913	-100%
EBITDA	574 425	2 298 487	-1 724 062	-75%
EBIT	541 990	2 230 691	-1 688 702	-76%
Resultado Antes de Imposto	541 990	2 225 779	-1 683 789	-76%

Gestão Aeroportuária

Rendimentos totais

1,2 milhões mECV

-65% face a 2019

Rendimentos aeronáuticos

1 milhão mECV

-66% face a 2019

Rendimentos não aeronáuticos

122 mil m ECV

-63% face a 2019

O crescimento da atividade que a Gestão Aeroportuária tem apresentado ao longo dos últimos anos foi igualmente interrompido pela redução acentuada da atividade resultante das medidas restritivas tomadas no âmbito da Covid-19, que paralisou quase por completo o setor do turismo em Cabo Verde.

O segmento da Gestão Aeroportuária, apesar das medidas de contenção de gastos adotadas, em 2020, manteve uma estrutura de pessoal a representar 55% dos rendimentos, com a margem EBITDA a recuar para níveis negativos em torno dos -46%. Dado ser uma atividade de capital intensivo, com elevados investimentos realizados nos últimos anos, os gastos de depreciação apresentam um peso significativo, agravando a margem antes de imposto para os -158%, em 2020.

Em 2020, os aeroportos movimentaram, em termos médios, 2.243 passageiros por colaborador, o que representando uma deterioração do índice de produtividade em -72% face ao verificado em 2019 (7.920 passageiros/colaborador). Apesar das restrições verificadas, a ASA promoveu a proteção dos seus recursos humanos, o que penalizou este indicador em 2020.

Os aeroportos, na sua globalidade, obtiveram em 2020, um rendimento médio de 1.336 ECV por passageiro, o que representa um aumento face a 2019, contudo, em larga escala influenciado pelo aumento do peso dos rendimentos decorrentes de tarifas aplicados às aeronaves num ano de forte redução do número de passageiros.

Relativamente aos rendimentos não aeronáuticos, em 2020, por cada passageiro movimentado nos aeroportos de Cabo Verde, foi obtido um rendimento médio de 157 ECV, o que representa um crescimento de 33% (+39 ECV/passageiro), face ao verificado em 2019 e um crescimento acumulado de 101% (+79 ECV/passageiro), no período de 2017-2020.

Os valores de 2020 encontram-se influenciados pelos rendimentos resultantes de aluguer de espaços, ainda que, numa ótica de parceria e cooperação tenham sido atribuídos pela ASA, descontos na faturação das rendas de forma a compensar as empresas que operam nos aeroportos pela ausência de passageiros.

Figura 28 - Movimento de passageiros por colaborador da Gestão Aeroportuária

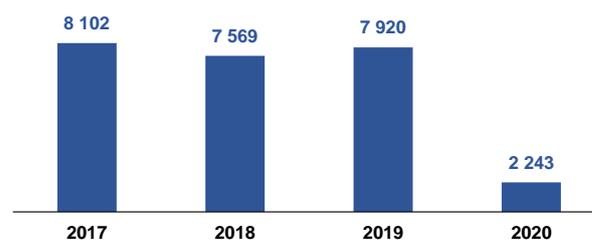


Figura 29 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro na Gestão Aeroportuária (ECV)

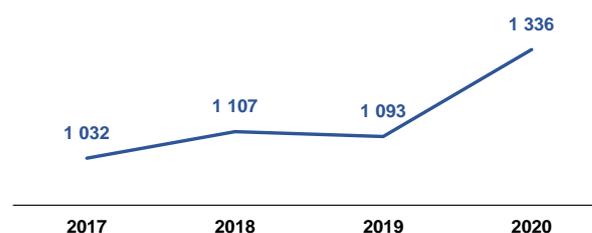
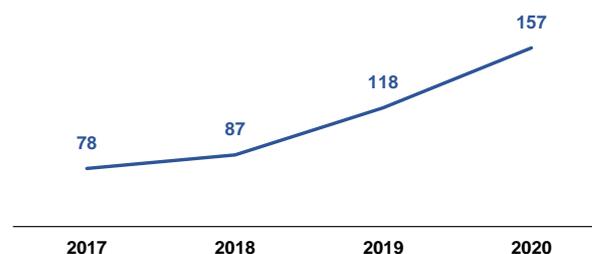


Figura 30 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro na Gestão Aeroportuária (ECV)



Quadro 14 - Performance económica Gestão Aeroportuária (mECV)

Performance económica	2020	2019	Variação 20/19	
			Valor	%
Volume de Negócios	1 158 828	3 355 416	-2 196 587	-65%
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	0	0	0	0%
Gastos Operacionais	-1 338 400	-1 828 705	490 305	-27%
Gastos com FSE's	-697 879	-1 057 991	360 112	-34%
Gastos com Pessoal	-640 521	-770 715	130 193	-17%
Outros Rendimentos e Ganhos	46 396	34 137	12 259	36%
Outros Gastos e Perdas	-401 835	-181 105	-220 730	122%
Gastos de Depreciação e Amort.	-1 124 531	-1 113 271	-11 260	1%
Ganhos e Perdas Financeiras	-177 097	-146 434	-30 663	21%
EBITDA	-535 011	1 379 742	-1 914 754	-139%
EBIT	-1 659 542	266 471	-1 926 014	-723%
Resultado Antes de Imposto	-1 836 639	120 037	-1 956 676	-1 630%

Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC)

Rendimentos totais

594 mil mECV

-65% face a 2019

Rendimentos aeronáuticos

531 mil mECV

-65% face a 2019

Rendimentos não aeronáuticos

63 mil mECV

-66% face a 2019



O Aeroporto Internacional Amílcar Cabral, com 5.428 movimentos de aeronaves, 308.162 passageiros e rendimentos de 594 mil mECV, em 2020, apresenta fortes perdas, operacionais e económicas, decorrente da paralisação do setor do turismo na ilha, tendo ficado, desde março 2020, com o tráfego reduzido essencialmente a escalas técnicas, *business aviation* e voos domésticos.

Em 2020, com a redução de rendimentos superior a 1 milhão mECV face a 2019, a estrutura de pessoal passou a ter um peso de 45% nos rendimentos do aeroporto, com o EBITDA a atingir um valor negativo de -117 mil mECV (-113% face a 2019). Desta forma, adicionando os impactos de depreciações e financiamentos, a margem antes de imposto recuou para cerca de -67%, uma perda de cerca de 107 p.p. face a 2019.

Em 2020, o AIAC movimentou, em termos médios, 2.140 passageiros por colaborador, o que representa um agravamento do índice de produtividade face ao verificado em 2019 (8.114 passageiros/colaborador).

O AIAC obteve em 2020, um rendimento aeronáutico médio de 1.722 ECV por passageiro, o que representa um aumento face aos 1.255 ECV alcançados em 2019.

Relativamente aos rendimentos não aeronáuticos, em 2020, por cada passageiro movimentado no AIAC, foi obtido um rendimento médio de 204 ECV, o que representa um crescimento de 31% (+48 ECV/ passageiro), face a 2019. Contudo, estes valores encontram-se influenciados pela redução de passageiros e pelos rendimentos resultantes de aluguer de espaços.

Os rendimentos não aeronáuticos mantiveram, em 2020, um peso de 11% nos rendimentos totais do AIAC, em linha com o verificado em 2019.

Figura 31 - Movimento de passageiros por colaborador no AIAC

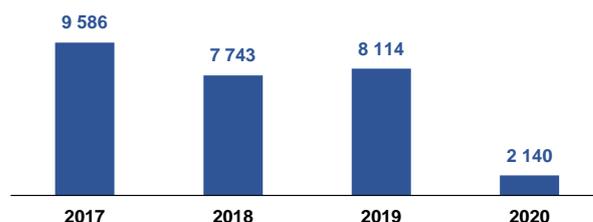


Figura 32 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AIAC (ECV)

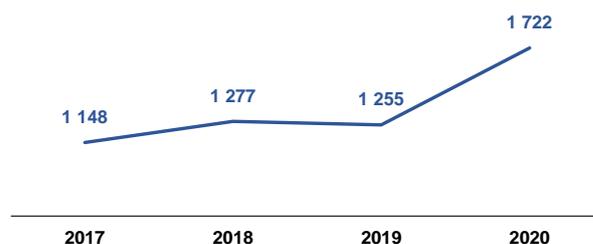
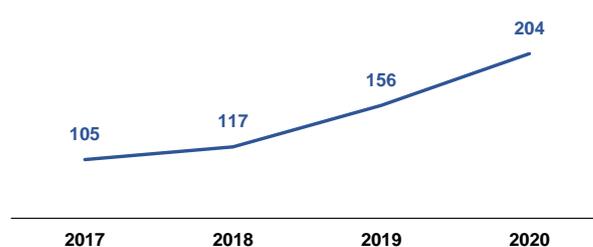


Figura 33 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AIAC (ECV)



Quadro 15 - Performance económica do AIAC (mECV)

Performance económica	2020	2019	Variação 20/19	
			Valor	%
Volume de Negócios	593 590	1 682 443	-1 088 854	-65%
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	0	0	0	0%
Gastos Operacionais	-515 036	-685 096	170 060	-25%
Gastos com FSE's	-246 232	-366 855	120 623	-33%
Gastos com Pessoal	-268 803	-318 240	49 437	-16%
Outros Rendimentos e Ganhos	27 459	22 591	4 868	22%
Outros Gastos e Perdas	-222 577	-88 180	-134 397	152%
Gastos de Depreciação e Amort.	-224 863	-220 743	-4 121	2%
Ganhos e Perdas Financeiras	-54 488	-37 138	-17 350	47%
EBITDA	-116 564	931 758	-1 048 322	-113%
EBIT	-341 427	711 016	-1 052 443	-148%
Resultado Antes de Imposto	-395 915	673 877	-1 069 793	-159%

Aeroporto Internacional Nelson Mandela (AIPNM)

Rendimentos totais

270 mil mECV

-62% face a 2019

Rendimentos aeronáuticos

240 mil mECV

-62% face a 2019

Rendimentos não aeronáuticos

30 mil mECV

-58% face a 2019



O Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela, com 4.047 movimentos de aeronaves, 210.362 passageiros e rendimentos de 270 mil mECV, em 2020, apresenta fortes perdas, operacionais e económicas, decorrente da suspensão das ligações regulares internacionais e domésticas. Desde março 2020, o aeroporto recuperou algumas ligações regulares a Portugal e África Ocidental, a um ritmo acima dos restantes aeroportos internacionais.

Em 2020, com a redução de rendimentos superior a 432 mil mECV face a 2019, a estrutura de pessoal passou a ter um peso de 64% nos rendimentos do aeroporto, com o EBITDA a atingir um valor negativo de -243 mil mECV (-293% face a 2019). Adicionando os impactos de depreciações e financiamentos, a margem antes de imposto recuou para os -301%, uma perda de cerca de 204 p.p. face a 2019.

Em 2020, o AIPNM movimentou, em termos médios, 2.390 passageiros por colaborador, o que representa um agravamento do índice de produtividade face a 2019 (7.211 passageiros/colaborador).

O AIPNM obteve em 2020, um rendimento aeronáutico médio de 1.141 ECV por passageiro, o que representa um aumento face aos 973 ECV alcançados em 2019.

Relativamente aos rendimentos não aeronáuticos, em 2020, por cada passageiro movimentado no AIPNM, foi obtido um rendimento médio de 141 ECV, o que representa um crescimento de 29% (+32 ECV/ passageiro), face a 2019. Contudo, estes valores encontram-se influenciados pela redução de passageiros e pelos rendimentos resultantes de aluguer de espaços.

Os rendimentos não aeronáuticos mantiveram em 2020 um peso de 11% nos rendimentos totais do AIPNM, ligeiramente acima do verificado em 2019 (10%).

Figura 34 - Movimento de passageiros por colaborador no AIPNM

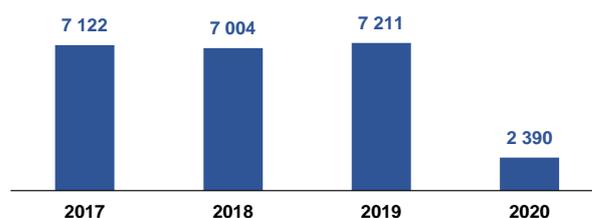


Figura 35 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AIPNM (ECV)

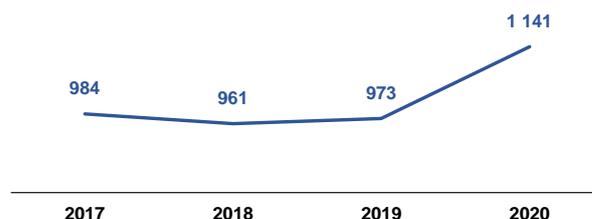
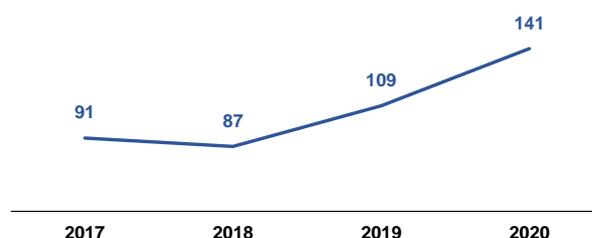


Figura 36 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AIPNM (ECV)



Quadro 16 - Performance económica do AIPNM (mECV)

Performance económica	2020	2019	Variação 20/19	
			Valor	%
Volume de Negócios	269 861	702 596	-432 735	-62%
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	0	0	0	0%
Gastos Operacionais	-398 211	-539 798	141 588	-26%
Gastos com FSE's	-224 410	-326 133	101 724	-31%
Gastos com Pessoal	-173 801	-213 665	39 864	-19%
Outros Rendimentos e Ganhos	11 378	19 789	-8 411	-43%
Outros Gastos e Perdas	-126 297	-56 418	-69 879	124%
Gastos de Depreciação e Amort.	-493 967	-461 534	-32 433	7%
Ganhos e Perdas Financeiras	-73 886	-58 931	-14 955	25%
EBITDA	-243 269	126 168	-369 437	-293%
EBIT	-737 237	-335 366	-401 871	120%
Resultado Antes de Imposto	-811 123	-394 297	-416 825	106%

Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP)

Rendimentos totais

194 mil mECV

-73% face a 2019

Rendimentos aeronáuticos

171 mil mECV

-74% face a 2019

Rendimentos não aeronáuticos

23 mil mECV

-61% face a 2019



O Aeroporto Internacional Aristides Pereira, com 1.392 movimentos de aeronaves, 141.788 passageiros e rendimentos de 194 mil mECV, em 2020, apresenta fortes perdas, operacionais e económicas, decorrente da suspensão das ligações regulares internacionais, assim como das ligações domésticas. Desde março 2020, o AIAP apenas teve voos internacionais de repatriamento, visto que, tendo tráfego essencialmente de voos *charter*, ficou sem qualquer atividade internacional nos restantes meses.

Em 2020, com a redução de rendimentos superior a 519 mil mECV face a 2019, a estrutura de pessoal passou a ter um peso de 30% nos rendimentos do aeroporto, com o EBITDA a permanecer positivo em cerca de 10 mil mECV (-98% face a 2019). Adicionando os impactos de depreciações e financiamentos, a margem antes de imposto recuou para os -132%, uma perda de cerca de 158 p.p. face a 2019.

Em 2020, o AIAP movimentou, em termos médios, 4.297 passageiros por colaborador, o que representa um agravamento do índice de produtividade face ao verificado em 2019 (17.965 passageiros/colaborador).

O AIAP obteve em 2020, um rendimento aeronáutico médio de 1.208 ECV por passageiro, o que representa um aumento face aos 1.138 ECV alcançados em 2019.

Relativamente aos rendimentos não aeronáuticos, em 2020, por cada passageiro movimentado, foi obtido um rendimento médio de 161 ECV, o que representa um crescimento de 58% (+59 ECV/ passageiro), face ao verificado em 2019.

Os rendimentos não aeronáuticos representaram em 2020 um peso de 12% nos rendimentos totais do AIAP, ligeiramente acima do verificado em 2019 (8%).

Figura 37 - Movimento de passageiros por colaborador no AIAP

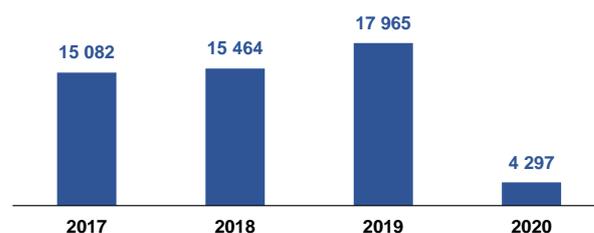


Figura 38 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AIAP (ECV)

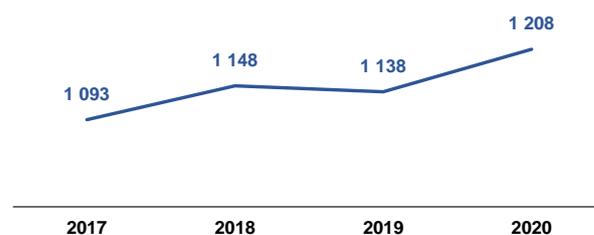
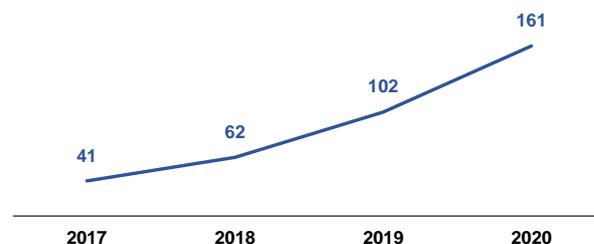


Figura 39 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AIAP (ECV)



Quadro 17 - Performance económica do AIAP (mECV)

Performance económica	2020	2019	Variação 20/19	
			Valor	%
Volume de Negócios	194 108	713 198	-519 090	-73%
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	0	0	0	0%
Gastos Operacionais	-158 120	-242 189	84 069	-35%
Gastos com FSE's	-99 787	-169 490	69 703	-41%
Gastos com Pessoal	-58 332	-72 699	14 367	-20%
Outros Rendimentos e Ganhos	963	2 252	-1 289	-57%
Outros Gastos e Perdas	-26 569	-4 800	-21 768	453%
Gastos de Depreciação e Amort.	-229 198	-239 448	10 250	-4%
Ganhos e Perdas Financeiras	-37 209	-41 967	4 758	-11%
EBITDA	10 383	468 461	-458 078	-98%
EBIT	-218 815	229 013	-447 828	-196%
Resultado Antes de Imposto	-256 023	187 046	-443 069	-237%

Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE)

Rendimentos totais

83 mil mECV

-60% face a 2019

Rendimentos aeronáuticos

78 mil mECV

-61% face a 2019

Rendimentos não aeronáuticos

4 mil mECV

-44% face a 2019



O Aeroporto Internacional Cesária Évora, com 1.452 movimentos de aeronaves, 83.123 passageiros e rendimentos de 83 mil mECV, em 2020, apresenta fortes perdas, operacionais e económicas, decorrente da suspensão das ligações regulares internacionais, assim como das ligações domésticas. Desde março 2020, o AICE conseguiu recuperar algumas ligações internacionais a Portugal ainda que com frequências reduzidas.

Em 2020, com uma redução de rendimentos de 125 mil mECV face a 2019, a estrutura de pessoal passou a ter um peso de 117% nos rendimentos do AICE, com o EBITDA a permanecer negativo em cerca de 118 mil mECV (-41% face a 2019). Adicionando os impactos de depreciações e financiamentos, a margem antes de imposto recuou para os -307%, uma perda de cerca de 195 p.p. face a 2019.

Em 2020, o AICE movimentou, em termos médios, 1.696 passageiros por colaborador, o que representa um agravamento do índice de produtividade face ao verificado em 2019 (5.165 passageiros/colaborador).

O AICE obteve em 2020, um rendimento aeronáutico médio de 942 ECV por passageiro, o que representa um aumento face aos 790 ECV alcançados em 2019.

Relativamente aos rendimentos não aeronáuticos, em 2020, por cada passageiro movimentado no AICE, foi obtido um rendimento médio de 53 ECV, o que representa um crescimento de 71% (+53 ECV/ passageiro), face ao verificado em 2019. Contudo, estes valores encontram-se influenciados pela redução de passageiros e pelos rendimentos resultantes de aluguer de espaços.

Os rendimentos não aeronáuticos representaram em 2020 um peso de 5% nos rendimentos totais do AICE, ligeiramente acima do verificado em 2019 (4%).

Figura 40 - Movimento de passageiros por colaborador no AICE

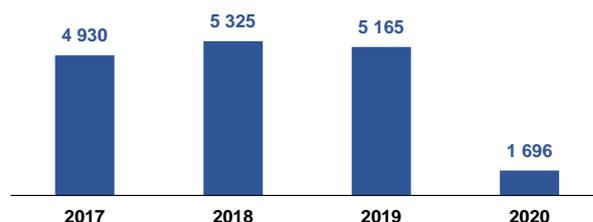


Figura 41 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AICE (ECV)

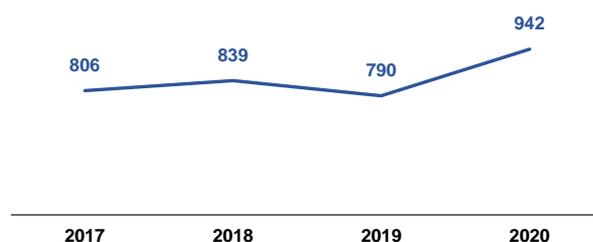
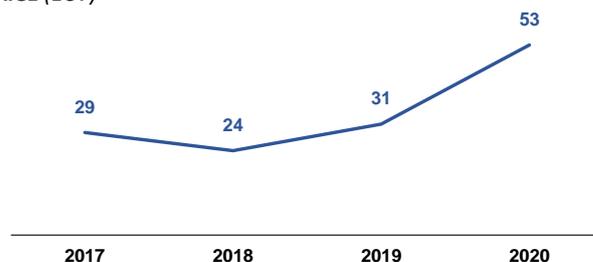


Figura 42 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AICE (ECV)



Quadro 18 - Performance económica do AICE (mECV)

Performance económica	2020	2019	Variação 20/19	
			Valor	%
Volume de Negócios	82 733	207 718	-124 985	-60%
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	0	0	0	0%
Gastos Operacionais	-186 976	-249 664	62 688	-25%
Gastos com FSE's	-89 872	-135 752	45 881	-34%
Gastos com Pessoal	-97 104	-113 912	16 808	-15%
Outros Rendimentos e Ganhos	6 589	2 687	3 902	145%
Outros Gastos e Perdas	-19 897	-44 096	24 199	-55%
Gastos de Depreciação e Amort.	-130 430	-145 269	14 839	-10%
Ganhos e Perdas Financeiras	-6 068	-4 320	-1 748	40%
EBITDA	-117 551	-83 355	-34 195	41%
EBIT	-247 980	-228 624	-19 356	8%
Resultado Antes de Imposto	-254 048	-232 944	-21 104	9%

Aeródromo do Fogo (AD Fogo)

Rendimentos totais

13 mil mECV

-59% face a 2019

Rendimentos aeronáuticos

11,8 mil mECV

-60% face a 2019

Rendimentos não aeronáuticos

1,2 mil mECV

-24% face a 2019



O Aeródromo do Fogo, com 564 movimentos de aeronaves, 23.372 passageiros e rendimentos de 13 mil mECV, em 2020, apresenta fortes perdas, operacionais e económicas, decorrente da suspensão das ligações domésticas. Desde julho 2020, mês em que foram levantadas as restrições aos voos domésticos em Cabo Verde, foram retomadas de forma gradual as ligações e frequências por parte da Binter CV, contudo, não se tendo verificado a retoma dos voos da CV Airlines de ligação ao *hub* aérea no AIAC.

Em 2020, com a redução de rendimentos de 18 mil mECV face a 2019, a estrutura de pessoal passou a ter um peso de 119% nos rendimentos do aeródromo, com o EBITDA a permanecer negativo em cerca de 21 mil mECV (-108% face a 2019). Adicionando os impactos de depreciações e financiamentos, a margem antes de imposto recuou para os -290%, uma perda de cerca de 205 p.p. face a 2019.

Em 2020, o AD Fogo movimentou, em termos médios, 2.125 passageiros por colaborador, o que representa um agravamento do índice de produtividade face a 2019 (5.539 passageiros/colaborador).

O AD Fogo obteve em 2020, um rendimento aeronáutico médio de 508 ECV por passageiro, o que representa um aumento face aos 451 ECV alcançados em 2019.

Relativamente aos rendimentos não aeronáuticos, em 2020, por cada passageiro movimentado no AD Fogo, foi obtido um rendimento médio de 52 ECV, o que representa um crescimento de 115% (+28 ECV/ passageiro), face ao verificado em 2019.

Os rendimentos não aeronáuticos representaram em 2020 um peso de 9% nos rendimentos totais do AD Fogo, ligeiramente acima do verificado em 2019 (5%).

Figura 43 - Movimento de passageiros por colaborador no AD Fogo

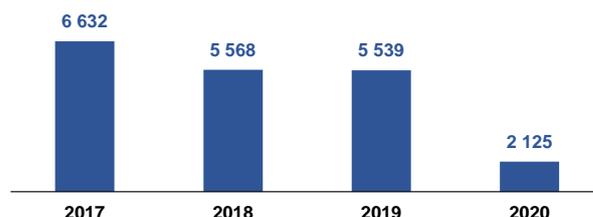


Figura 44 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AD Fogo (ECV)

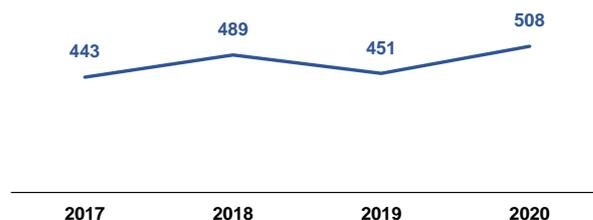
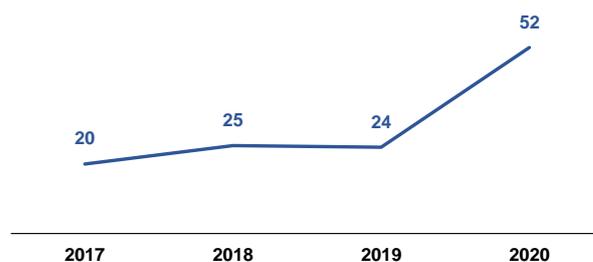


Figura 45 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AD Fogo (ECV)



Quadro 19 - Performance económica do AD Fogo (mECV)

Performance económica	2020	2019	Variação 20/19	
			Valor	%
Volume de Negócios	13 088	31 557	-18 469	-59%
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	0	0	0	0%
Gastos Operacionais	-29 582	-41 239	11 657	-28%
Gastos com FSE's	-14 017	-22 780	8 763	-38%
Gastos com Pessoal	-15 564	-18 459	2 894	-16%
Outros Rendimentos e Ganhos	3	186	-183	-98%
Outros Gastos e Perdas	-4 304	-509	-3 795	746%
Gastos de Depreciação e Amort.	-15 365	-15 489	124	-1%
Ganhos e Perdas Financeiras	-1 816	-1 359	-456	34%
EBITDA	-20 795	-10 004	-10 791	108%
EBIT	-36 159	-25 493	-10 667	42%
Resultado Antes de Imposto	-37 975	-26 852	-11 123	41%

Aeródromo de S. Nicolau (AD S. Nicolau)

Rendimentos totais

3,1 mil mECV

-72% face a 2019

Rendimentos aeronáuticos

2,8 mil mECV

-73% face a 2019

Rendimentos não aeronáuticos

367 mECV

-61% face a 2019



O Aeródromo de São Nicolau, com 155 movimentos de aeronaves, 4.965 passageiros e rendimentos de 3 mil mECV, em 2020, apresenta fortes perdas, operacionais e económicas, decorrente da suspensão das ligações domésticas. Desde julho 2020, mês em que foram levantadas as restrições aos voos domésticos em Cabo Verde, foram retomadas de forma gradual as ligações e frequências por parte da Binter CV.

Em 2020, com uma redução de rendimentos de 7 mil mECV face a 2019, a estrutura de pessoal passou a ter um peso de 489% nos rendimentos do aeródromo, com o EBITDA a permanecer negativo em cerca de 29 mil mECV (+14% face a 2019). Adicionando os impactos de depreciações e financiamentos, a margem antes de imposto recuou para os -1.488%, uma perda de cerca de 1.030 p.p. face a 2019.

Em 2020, o AD S. Nicolau movimentou, em termos médios, 414 passageiros por colaborador, o que representa um agravamento do índice de produtividade face a 2019 (1.831 passageiros/colaborador).

O AD S. Nicolau obteve, em 2020, um rendimento aeronáutico de 560 ECV por passageiro, o que representa um aumento face aos 464 ECV alcançados em 2019.

Relativamente aos rendimentos não aeronáuticos, em 2020, por cada passageiro movimentado no AD S. Nicolau, foi obtido um rendimento médio de 74 ECV, o que representa um crescimento de 71% (+31 ECV/ passageiro), face ao verificado em 2019. Contudo, estes valores encontram-se influenciados pela redução de passageiros e pelos rendimentos resultantes de aluguer de espaços.

Os rendimentos não aeronáuticos representaram em 2020 um peso de 12% nos rendimentos totais do AD S. Nicolau, ligeiramente acima do verificado em 2019 (8%).

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

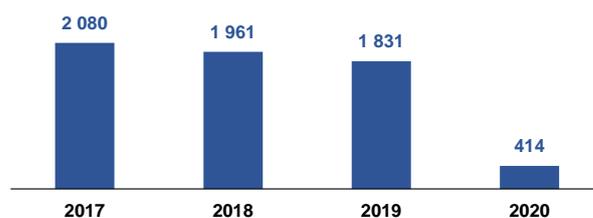


Figura 47 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AD S. Nicolau (ECV)

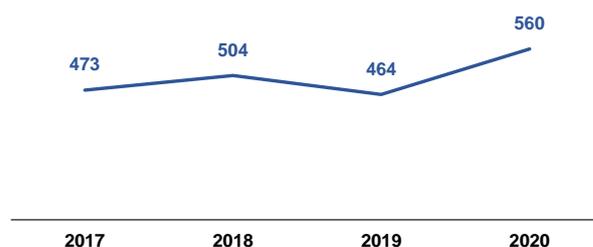
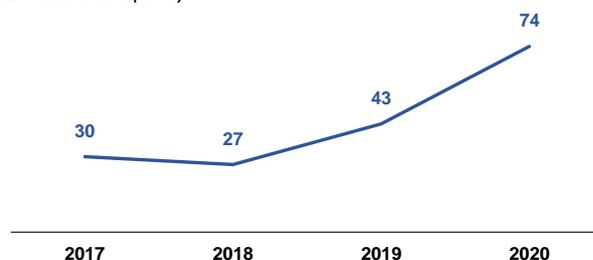


Figura 48 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AD S. Nicolau (ECV)



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

Performance económica	2020	2019	Variação 20/19	
			Valor	%
Volume de Negócios	3 146	11 141	-7 995	-72%
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	0	0	0	0%
Gastos Operacionais	-30 406	-44 122	13 716	-31%
Gastos com FSE's	-15 009	-24 646	9 637	-39%
Gastos com Pessoal	-15 397	-19 476	4 079	-21%
Outros Rendimentos e Ganhos	3	110	-107	-97%
Outros Gastos e Perdas	-1 220	-336	-884	263%
Gastos de Depreciação e Amort.	-16 501	-16 403	-98	1%
Ganhos e Perdas Financeiras	-1 816	-1 359	-456	34%
EBITDA	-28 478	-33 207	4 729	-14%
EBIT	-44 979	-49 610	4 631	-9%
Resultado Antes de Imposto	-46 794	-50 969	4 175	-8%

Aeródromo do Maio (AD Maio)

Rendimentos totais

2,3 mil mECV

-66% face a 2019

Rendimentos aeronáuticos

2 mil mECV

-67% face a 2019

Rendimentos não aeronáuticos

259 mECV

-55% face a 2019



O Aeródromo do Maio, com 124 movimentos de aeronaves, 4.226 passageiros e rendimentos de 2,3 mil mECV, em 2020, apresenta fortes perdas, operacionais e económicas, decorrente da suspensão das ligações domésticas. Desde julho 2020, mês em que foram levantadas as restrições aos voos domésticos em Cabo Verde, foram retomadas de forma gradual as ligações e frequências por parte da Binter CV.

Em 2020, com uma redução de rendimentos de 4 mil mECV face a 2019, a estrutura de pessoal passou a ter um peso de 500% nos rendimentos do aeródromo, com o EBITDA a permanecer negativo em cerca de 19 mil mECV (+7% face a 2019). Adicionando os impactos de depreciações e financiamentos, a margem antes de imposto recuou para os -1.509%, uma perda de cerca de 979 p.p. face a 2019.

Em 2020, o AD Maio movimentou, em termos médios, 470 passageiros por colaborador, o que representa um agravamento do índice de produtividade face a 2019 (1.717 passageiros/colaborador).

O AD Maio obteve em 2020, um rendimento aeronáutico médio de 484 ECV por passageiro, o que representa um aumento face aos 450 ECV alcançados em 2019.

Relativamente aos rendimentos não aeronáuticos, em 2020, por cada passageiro movimentado no AD Maio, foi obtido um rendimento médio de 61 ECV, o que representa um crescimento de 45% (+19 ECV/ passageiro), face ao verificado em 2019. Contudo, estes valores encontram-se influenciados pela redução de passageiros e pelos rendimentos resultantes de aluguer de espaços.

Os rendimentos não aeronáuticos representaram em 2020 um peso de 11% nos rendimentos totais do AD Maio, ligeiramente acima do verificado em 2019 (9%).

Figura 49 - Movimento de passageiros por colaborador no AD Maio

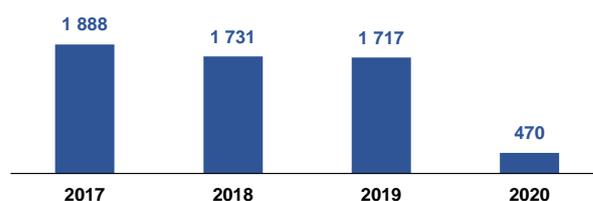


Figura 50 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AD Maio (ECV)

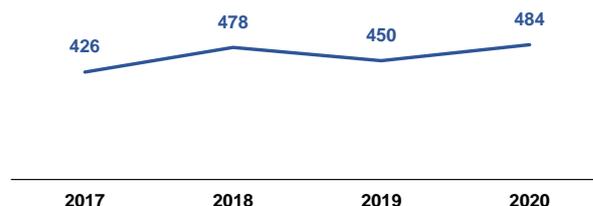
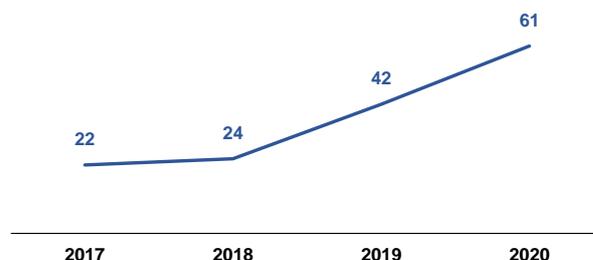


Figura 51 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AD Maio (ECV)



Quadro 21 - Performance económica do AD Maio (mECV)

Performance económica	2020	2019	Variação 20/19	
			Valor	%
Volume de Negócios	2 303	6 762	-4 458	-66%
Ganhos de Subsidiárias e Assoc.	0	0	0	0%
Gastos Operacionais	-20 071	-26 597	6 526	-25%
Gastos com FSE's	-8 552	-12 334	3 783	-31%
Gastos com Pessoal	-11 519	-14 263	2 744	-19%
Outros Rendimentos e Ganhos	2	83	-81	-98%
Outros Gastos e Perdas	-972	-326	-646	198%
Gastos de Depreciação e Amort.	-14 207	-14 386	179	-1%
Ganhos e Perdas Financeiras	-1 816	-1 359	-456	34%
EBITDA	-18 738	-20 079	1 341	-7%
EBIT	-32 945	-34 465	1 520	-4%
Resultado Antes de Imposto	-34 761	-35 824	1 063	-3%

6.

Perspetivas para o futuro



Perspetivas para o futuro

Os impactos económicos, financeiros e sociais da Covid-19 ainda são impossíveis de prever, tanto na ótica dos cidadãos como das empresas. O aumento que se tem verificado ao nível de desemprego, que se reflete diretamente da perda de poder de compra, e a reestruturação das empresas para fazer face ao novo contexto económico, irão ditar o ritmo da retoma futura.

As perspetivas de futuro do setor de aviação civil encontram-se, igualmente, envoltas numa forte incerteza quanto ao ritmo e à dimensão da retoma. Se as perspetivas iniciais avançadas no início da pandemia pelos organismos internacionais, como a IATA, apontavam para que 2021 fosse um ano de rápida retoma, regressando-se aos níveis de atividade de 2019, atualmente essa opção já não consta sequer dos cenários mais otimistas.

É hoje consensual que apenas com a vacinação das populações a retoma será real e efetiva. De acordo com os planos de vacinação na Europa, mercado emissor com maior impacto na atividade da ASA, a meta definida é o de ter 70% da população vacinada até setembro 2021, sendo este o valor considerado como referência para a obtenção da imunidade de grupo. Contudo, os constantes constrangimentos identificados pela indústria farmacêutica na produção e entrega de vacinas têm colocado em causa o cumprimento deste objetivo, contribuindo ainda mais para a incerteza quanto ao ritmo da retoma em 2021.

No caso específico de Cabo Verde, o processo de vacinação iniciou-se em março 2021, estando atualmente definido como meta, a vacinação de 70% da população até 31 de dezembro de 2021.

Neste contexto, a atividade da ASA encontra-se fortemente condicionada, sendo que apresenta diferentes perspetivas entre segmentos de negócio para 2021.

No caso dos serviços de navegação aérea, a retoma deverá apresentar um ritmo lento e gradual, contudo, em 2020 já se verificou um ligeiro aumento da retoma de ligações regulares entre a Europa e a América do Sul, centradas entre Portugal, Espanha e França com o Brasil e Argentina, ainda assim, com um nível de atividade cerca de 60% inferior a 2019.

Neste sentido, as perspetivas para 2021 passam por uma redução de cerca de 4% de sobrevoos face a 2020, sendo importante ter presente que 2020, apesar de ter sido um ano de forte redução da atividade, ainda contempla um primeiro trimestre em que o tráfego se mantinha num ritmo de crescimento robusto face a 2019, interrompido apenas no decorrer de março.

No caso do segmento de Gestão Aeroportuária, o cenário para 2021 é também conservador, sendo fortemente dependente do setor do turismo, que se encontra perante um desafio sem precedentes.

Neste contexto, em 2021, o movimento de aeronaves deverá apresentar uma nova redução, prevendo-se uma quebra em torno dos 18%, face a 2020, refletindo-se num movimento de passageiros cerca de 38% abaixo de 2020. Para estas perspetivas contribui, igualmente, a questão do primeiro trimestre de 2020, anteriormente mencionada, na qual se continuava a observar um crescimento do tráfego apenas interrompido no decorrer de março de 2020.

Perante o quadro restritivo esperado para 2021, impõe-se que se mantenham bem claras as prioridades, nomeadamente no conjunto de recursos que a empresa necessita mobilizar para garantir a continuidade da oferta de serviços tanto aeroportuários como de navegação aérea, sempre com os parâmetros de qualidade e segurança exigidos.

Adicionalmente, deverão igualmente ser encetados todos os esforços na preparação das condições necessárias para dotar os serviços e infraestruturas para a retoma futura, sempre em estreita coordenação com os restantes *players* do setor, tendo presente a importância reforçada que irá ser atribuída às questões de higiene e saúde pública.

A manutenção dos baixos níveis de atividade, irá pressionar negativamente os rendimentos da empresa, sejam eles aeronáuticos, não aeronáuticos ou de navegação aérea, e consequentemente, a tesouraria que será o fator crítico a monitorizar e controlar com particular critério e rigor, durante 2021.

Por outro lado, a perspetiva de uma retoma lenta da atividade da empresa, não se traduz diretamente em diminuição de gastos fixos, nem de variáveis na mesma proporção, o que provoca uma pressão adicional na capacidade da empresa para fazer face às suas obrigações.

Manter a disponibilidade dos serviços, exige um conjunto de recursos e a realização de gastos imprescindíveis, dos quais se destacam, desde logo os seus colaboradores, as obrigações regulatórias, fiscais e contributivas, obrigações para com as entidades prestadoras de serviços de vigilância, segurança, limpeza e meteorologia, assim como gastos gerais de funcionamento das infraestruturas como água, eletricidade, comunicação e sistemas informáticos.

A ASA tudo fará para o cumprimento das suas obrigações e assim cumprir com a responsabilidade económica, financeira e social que tem perante o país.

Incerteza no setor do turismo em Cabo Verde

Em Cabo Verde, os hotéis encontram-se praticamente sem atividade desde março de 2020, momento de encerramento de fronteiras internacionais e que reduziu a estadia de turistas aos que aguardavam pelo seu voo de repatriamento.

O período entre setembro e março representa habitualmente a época alta do turismo no país. Contudo com a evolução da pandemia na Europa a agravar-se no final de 2020, não permitiu a retoma no último trimestre de 2020, tendo colocado em causa as reservas para o primeiro e segundo trimestre de 2021.

Perante o estado atual, surgem incertezas quanto à capacidade dos operadores turísticos em Cabo Verde e à estratégia que irão seguir em 2021. Com baixos níveis de procura, a gestão da capacidade hoteleira é uma questão premente, principalmente num momento em que os operadores turísticos têm todos os destinos na mesma situação.

A tomada de decisão poderá passar por eventuais vendas de ativos, ou pelo encerramento temporário dos mesmos, permitindo assim obter taxas de ocupação mais elevadas nos estabelecimentos que permaneçam abertos, e desta forma recuperar os níveis de rentabilidade.

Adicionalmente existe um outro fator que contribui para a incerteza e que poderá ser determinante no momento de retoma do turismo. Estando esta crise a afetar os destinos turísticos de forma global, a estratégia e ação dos Estados, poderá desequilibrar o ritmo da retoma entre países.

No verão de 2020, perante a necessidade de evitar perder por completo a época alta, vários países europeus implementaram ações de divulgação do país enquanto destino turístico, estabeleceram protocolos para a criação de corredores aéreos (evitando a obrigatoriedade de períodos de quarentena à chegada) e até atribuíram subsídios por forma a financiar a retoma do turismo, como foi o caso da Grécia ou de Espanha com a região das Canárias.

Esta é uma tendência que se verificou no verão de 2020 e que se perspetiva que se venha a repetir em 2021, colocando países com menores recursos financeiros em desvantagem.

Em paralelo, encontra-se atualmente em desenvolvimento a criação de um passaporte de vacinação que irá permitir uma abertura mais global, e com menor desigualdade entre destinos turísticos, permitindo que as pessoas

vacinadas possam viajar com um nível inferior de restrições (por exemplo, evitando períodos de quarentena), potenciando uma estabilidade que possibilite uma retoma mais estável das ligações aéreas e do turismo.

Incerteza nas ligações internacionais

A atividade da FIR Oceânica do Sal é potenciada essencialmente por ligações entre Europa e América do Sul.

Com as fortes assimetrias entre países em termos do estado de evolução da pandemia, a colocação e retirada de medidas restritivas têm sido aplicadas mediante a realidade de cada um. Assim, tem-se tornado recorrente ao longo dos últimos meses, um desencontro entre países, o que impossibilita o retomar das ligações regulares entre os dois continentes.

Adicionalmente, a variante da SARS-COV-2 identificada no Brasil, tem gerado preocupação por parte dos estados, criando uma pressão adicional para a continuidade das medidas restritivas em particular com este destino.

Deste modo, a evolução da pandemia na América do Sul é um fator crítico para uma retoma real e efetiva de sobrevoos no espaço aéreo de Cabo Verde.



7 Proposta de aplicação de resultados

Considerando:

- Que no exercício económico de 2020, fruto dos impactos da pandemia do SARS-COV-2 no setor da aviação, a ASA obteve um Resultado Líquido negativo de -1.771.756.859 ECV (um bilião, setecentos e setenta e um milhões, setecentos e cinquenta e seis mil, oitocentos e cinquenta e nove escudos); e
- Os imperativos legais em vigor;

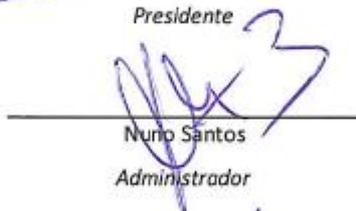
O Conselho de Administração propõe à Assembleia Geral a transferência do resultado líquido negativo de -1.771.756.859 ECV para Resultados Transitados.

O Conselho de Administração



Jorge Benchimol Duarte

Presidente



Nuno Santos

Administrador



Moisés Monteiro

Administrador

8

Demonstrações financeiras



Balço

U=mECV

Balço de 31 de Dezembro de 2020				
Contas	Descrição	Notas	2020	2019
ATIVO				
Ativo não corrente				
43	Ativos Fixos Tangíveis			
431	Terrenos e recursos naturais	4	771	771
432	Edifícios e outras construções	4	9 091 659	9 846 644
433	Equipamento básico	4	1 481 835	1 555 266
434	Equipamento de transporte	4	22 241	28 378
435	Equipamento administrativo	4	41 754	37 765
437	Outros ativos tangíveis	4	12 170	6 048
452 e 454	Investimentos em curso	4	77 682	238 391
			10 728 112	11 713 263
44	Ativos Intangíveis			
441	Goodwill	6	3 010 260	3 010 260
443	Programas de computador	5	6 310	11 311
45	Investimentos em ativos intangíveis em curso	5	-	765
			3 016 570	3 022 335
42	Propriedades de investimento			
422	Edifícios e outras construções	9	10 851	10 851
			10 851	10 851
41	Investimentos financeiros			
411 e 412	Participações Financeiras - método de equivalência patrimonial	6	2 169 668	2 920 218
414 e 415	Outros ativos financeiros	7	309 840	342 488
264	Ativos por impostos diferidos	8	465 382	118 092
26	Outras contas a receber	15	427 095	298 770
	Total de ativo não corrente		17 127 517	18 426 017
Ativo corrente				
3	Inventários			
32	Matérias primas subs e de consumo em curso	10	57 409	78 868
36	Matérias primas subs e de consumo	10	42 121	30 783
21	Clientes	11	548 903	1 721 909
22	Adiantamento a fornecedores	12	6 009	8 485
24	Estado e outros entes públicos	13	378 373	262 681
26	Outras contas a receber	15	601 399	698 404
28	Diferimentos	22	4 219	-
11 e 12	Caixa e depósitos bancários	2	1 633 191	2 362 116
	Total de ativo corrente		3 271 624	5 163 246
	Total do Ativo		20 399 140	23 589 263



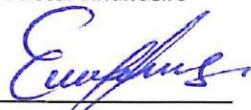
Handwritten signature and stamps, including logos for APCER and E-Net.

U=mECV

Balço de 31 de Dezembro de 2020				
Contas	Descrição	Notas	2020	2019
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO				
Capital próprio				
51	Capital realizado	16	5 500 000	5 500 000
586	Reservas legais	17	575 753	455 662
58	Outras reservas	17	6 921 443	5 840 626
59	Resultados transitados		-	-
	Resultado líquido do período		(1 771 757)	2 401 815
	Total do capital próprio		11 225 439	14 198 103
Passivo				
Passivo não corrente				
29	Provisões	18	349 892	337 163
23	Financiamentos obtidos	19	5 603 709	5 255 219
25	Acionista	14	-	781 007
	Total de passivo não corrente		5 953 602	6 373 388
Passivo corrente				
21	Adiantamentos de clientes	11	5 760	187 542
22	Fornecedores	20	86 576	116 983
24	Estado e outros entes públicos	13	33 135	96 098
25	Acionista	14	2 368 990	1 487 076
23	Financiamentos obtidos	19	170 942	570 768
26	Outras contas a pagar	21	550 083	552 730
28	Diferimentos	22	4 614	6 574
	Total de passivo corrente		3 220 100	3 017 771
	Total do passivo		9 173 701	9 391 159
	Total do capital próprio e passivo		20 399 140	23 589 263

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

O Diretor Financeiro



Emanuel Evora Gomes

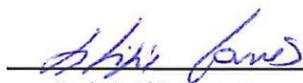
O Conselho de Administração



Jorge Benchimol Duarte

Presidente

O Técnico de Contas

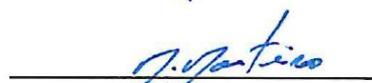


Carla Letizia Gomes



Nuno Santos

Administrador



Moisés Monteiro

Administrador

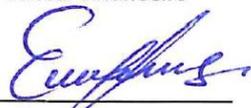
Demonstração de Resultados

U=mECV

Descrição	Notas	2020	2019	Variação	
				Valor	%
Vendas e prestações de serviços	23	2 450 882	6 683 840	(4 232 958)	-63%
Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empr. Conjuntos	6	(501 758)	611 948	(1 113 706)	-182%
Resultado Operacional Bruto		1 949 124	7 295 788	(5 346 664)	-73%
Fornecimentos e serviços externos	24	(1 041 949)	(1 916 344)	874 394	-46%
Valor acrescentado bruto		907 175	5 379 444	(4 472 269)	-83%
Gastos com pessoal	25	(1 059 625)	(1 256 576)	196 951	-16%
Imparidade de dívidas a receber	11, 12 e 15	(500 345)	382 169	(882 514)	-231%
Provisões do período	18	(12 729)	(238 640)	225 911	-95%
Aumentos/reduções justo valor	7	(15 253)	12 375	(27 629)	-223%
Outros rendimentos e ganhos	26	39 825	87 766	(47 941)	-55%
Outros gastos e perdas	27	(128 509)	(104 709)	(23 801)	23%
EBITDA		(769 463)	4 261 829	(5 031 292)	-118%
Gastos de depreciação e amortização	4 e 5	(1 180 325)	(1 211 983)	31 657	-3%
Perdas/reversões por imparidade de ativos/amortizáveis	4	6 294	7 847	(1 553)	-20%
EBIT		(1 943 494)	3 057 694	(5 001 188)	-164%
Juros e ganhos similares obtidos	28	36 775	40 541	(3 766)	-9%
Juros e perdas similares suportados	28	(211 241)	(187 247)	(23 994)	13%
Resultado antes de Imposto		(2 117 960)	2 910 988	(5 028 948)	-173%
Imposto do período	29	(1 087)	(492 126)	491 039	-100%
Imposto diferido	8 e 29	347 290	(17 047)	364 337	-2137%
Resultado Líquido do período		(1 771 757)	2 401 815	(4 173 572)	-174%

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

O Diretor Financeiro



Emanuel Evora Gomes

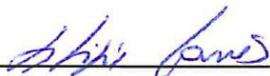
O Conselho de Administração



Jorge Benchimol Duarte

Presidente

O Técnico de Contas



Carla Letizia Gomes



Nuno Santos

Administrador



Moisés Monteiro

Administrador

Demonstração de Fluxos de Caixa

U=mECV

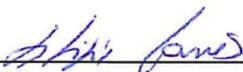
Demonstração de Fluxos de Caixa a 31 de Dezembro de 2020				Variação	
Descrição	Nota	2020	2019	Valor	%
Fluxos de caixa das atividades operacionais					
Recebimentos de clientes		2 982 423	6 520 932	(3 538 509)	-54%
Pagamentos a fornecedores		(1 310 633)	(1 895 666)	585 033	-31%
Pagamentos ao pessoal		(977 085)	(1 135 439)	158 354	-14%
Caixa gerada pelas operações		694 705	3 489 827	(2 795 122)	-80%
Pagamento/recebimento do IRPC		(235 910)	(769 295)	533 386	-69%
Outros recebimentos/ pagamentos		94 109	132 846	(38 737)	-29%
Fluxos de caixa das atividades operacionais (1)		552 905	2 853 377	(2 300 473)	-81%
Fluxos de caixa das atividades de investimento					
Pagamentos respeitantes a:					
Ativos fixos tangíveis		(610 282)	(2 745 821)	2 135 540	-78%
Investimentos financeiros		-	(1 531 290)	1 531 290	-100%
Outros Ativos		(1 102 176)	(963 771)	(138 405)	14%
Recebimentos provenientes de:					
Ativos fixos tangíveis		321	1 408	(1 087)	-77%
Investimentos financeiros		1 499	113 441	(111 942)	-99%
Outros Ativos		963 771	727 872	235 899	32%
Juros e rendimentos similares		36 248	39 157	(2 909)	-7%
Dividendos		101 311	175 919	(74 608)	-42%
Fluxos de caixa das atividades de investimento (2)		(609 308)	(4 183 085)	3 573 777	-85%
Fluxo de caixa das atividades de financiamento					
Recebimentos provenientes de:					
Financiamentos obtidos		-	3 029 225	(3 029 225)	-100%
Pagamentos respeitantes a:					
Financiamentos obtidos		(156 063)	(668 677)	512 614	-77%
Juros e gastos e similares		(118 571)	(170 439)	51 868	-30%
Dividendos	17	(530 845)	(906 649)	375 804	-41%
Outras operações de financiamento		(2 250)	(36 340)	34 090	-94%
Fluxos de caixa das atividades de financiamento (3)		(807 730)	1 247 121	(2 054 850)	-165%
Varição de caixa e seus equivalentes (1+2+3)		(864 132)	(82 587)	(781 546)	946%
Efeitos das diferenças de câmbio		(3 197)	8 569	(11 766)	-137%
Caixa e seus equivalentes no início do período		1 398 345	1 472 363	(74 018)	-5%
Caixa e seus equivalentes (< 3 meses)	2	531 015	1 398 345	(867 330)	-62%

O Diretor Financeiro



Emanuel Evora Gomes

O Técnico de Contas



Carla Letizia Gomes

O Conselho de Administração



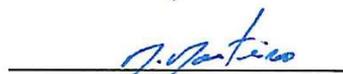
Jorge Benchimol Duarte

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	
Posições no início do período 2020		5 500 000	455 662	5 840 626	-	2 401 815	14 198 103
Alterações referentes a rendimentos e gastos reconhecidos no período							
Resultado Líquido do período		-	-	-	-	(1 771 757)	-1 771 757
Outras alterações reconhecidas no Capital Próprio- aplicação resultado 2019	17	-	120 091	1 080 817	-	(1 200 908)	-
Resultado Extensivo		-	120 091	1 080 817	-	(2 972 664)	-1 771 757
Operações com detentores de Capital no período							
Distribuições	30	-	-	-	-	(1 200 908)	(1 200 908)
Posições no fim do período 2020		5 500 000	575 753	6 921 443	-	(1 771 757)	11 225 439

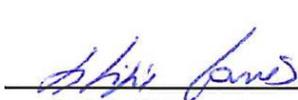
As notas 1 a 35 fazem parte integrante destas demonstrações financeiras.

O Diretor Financeiro



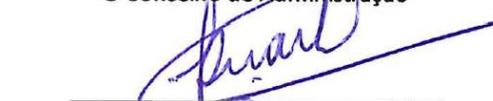
Emanuel Évora Gomes

O Técnico de Contas



Carla Letizia Gomes

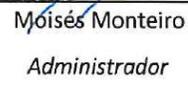
O Conselho de Administração



Jorge Benchimol Duarte
Presidente



Nuno Santos
Administrador



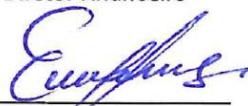
Moisés Monteiro
Administrador

U=mECV

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

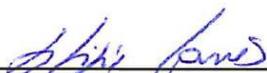
As notas 1 a 35 fazem parte integrante destas demonstrações financeiras.

O Diretor Financeiro



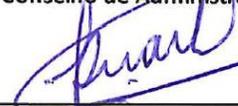
Emanuel Évora Gomes

O Técnico de Contas



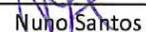
Carla Letícia Gomes

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 2020 (que evidencia um total 20.399.140 mECV e um total de capital próprio de 11.225.439 mECV, incluindo um resultado líquido negativo de 1.771.757 mECV), a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração das alterações no capital próprio e a demonstração dos fluxos de caixa relativos 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 das matérias referidas no primeiro parágrafo e quanto aos efeitos da matéria referida no segundo parágrafo da 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 2020 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 de 2019, 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 2020.



“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, que não se obrigam ou vinculam entre si relativamente a terceiros. A DTTL e cada firma membro da DTTL e entidades relacionadas são responsáveis apenas pelos seus próprios atos e omissões e não das restantes. A DTTL não presta serviços a clientes. Para mais informação acesse a 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 – 13.º, 4150-146 Porto



IS 668746

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, encontrando-se os investimentos financeiros na sua subsidiária e associada registado pelo método da equivalência patrimonial. Contudo, a Entidade não tem vindo a adotar o procedimento de preparar demonstrações financeiras consolidadas, tal como requerido pela NRF 25 – Investimentos em subsidiárias e consolidação, nas quais seria apresentado o efeito da consolidação integral da sua subsidiária a nível de ativos, passivos, gastos e rendimentos totais.

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.

Ênfase

Em março de 2020 foi declarada pela Organização Mundial de Saúde a pandemia resultante da disseminação da doença “COVID-19”. Em resultado, as autoridades competentes locais e internacionais têm vindo a estabelecer um conjunto de medidas excecionais e de carácter temporário com o objetivo de conter a propagação da referida doença, nomeadamente através da limitação à circulação de passageiros, o que tem impactado de forma significativa o setor aeroportuário, no qual se insere a Entidade, e que se consubstanciou, no exercício de 2020, na redução significativa do valor das prestações de serviço e dos resultados da Entidade, face ao exercício anterior, afetando a respetiva comparabilidade. Conforme mencionado na Nota 0.1 do anexo às demonstrações financeiras, embora continue a existir uma elevada incerteza quanto à normalização da economia mundial e do sector aeroportuário em particular, tendo em consideração as medidas de controlo orçamental implementadas, o carácter estratégico da Entidade na economia cabo-verdiana, bem como as suas projeções de tesouraria para o exercício de 2021, é entendimento do Conselho de Administração que a Entidade dispõe dos recursos adequados para manter as suas operações, não havendo intenção de as cessar no curto prazo, pelo que e tendo por base as informações disponíveis na presente data, o Conselho de Administração considera que o pressuposto da continuidade, utilizado na preparação das demonstrações financeiras da Entidade em 31 de dezembro de 2020 mantém-se apropriado. A nossa opinião não é modificada em relação a esta matéria.

Outras matérias

As demonstrações financeiras da Entidade em 31 de dezembro de 2019, apresentadas para efeitos comparativos, foram por nós auditadas e o nosso Relatório de Auditoria sobre as mesmas, datado de 13 de março de 2020, inclui uma reserva por limitação de âmbito relacionada com o assunto mencionado no primeiro parágrafo da secção “Bases para a opinião com reservas” e uma reserva por desacordo resolvida no exercício de 2019, pelo que não aplicável ao exercício de 2020.

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 distorções materiais devido a fraude ou a 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 a 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 os 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, 21 de abril de 2021


Deloitte & Associados, SROC S.A.
Representada por Teresa Alexandra Martins Tavares, ROC

