

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	101
10 Parecer do conselho fiscal	105



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

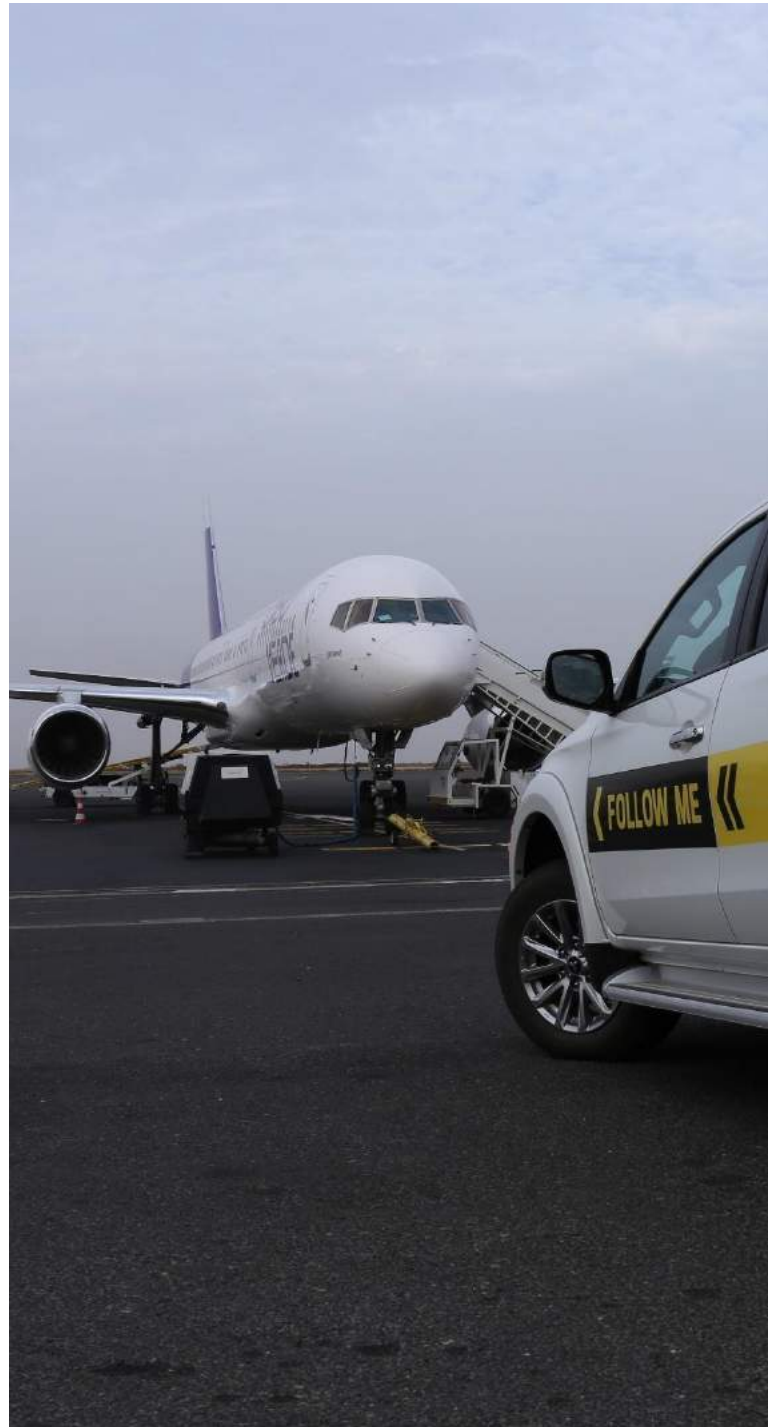
Sheila Pinto Monteiro
Secretário

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.

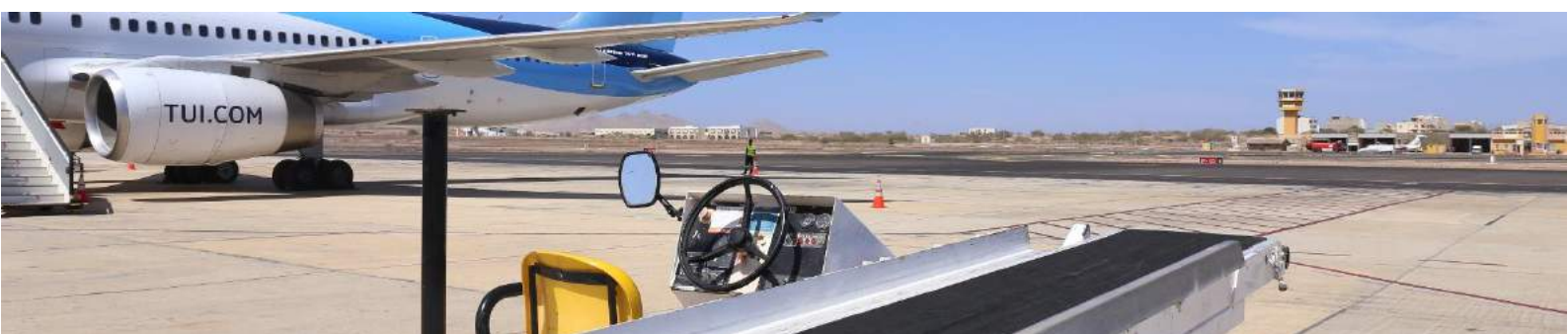
Ainda assim, o grupo TUI, um dos principais investidores e dinamizadores do turismo no país, após a conclusão, em 2019, do hotel Robinson Club, manteve a sua intenção de continuar a investir no país. Já o grupo RIU, também um dos grandes investidores turísticos em Cabo Verde, manteve o seu projeto do 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.

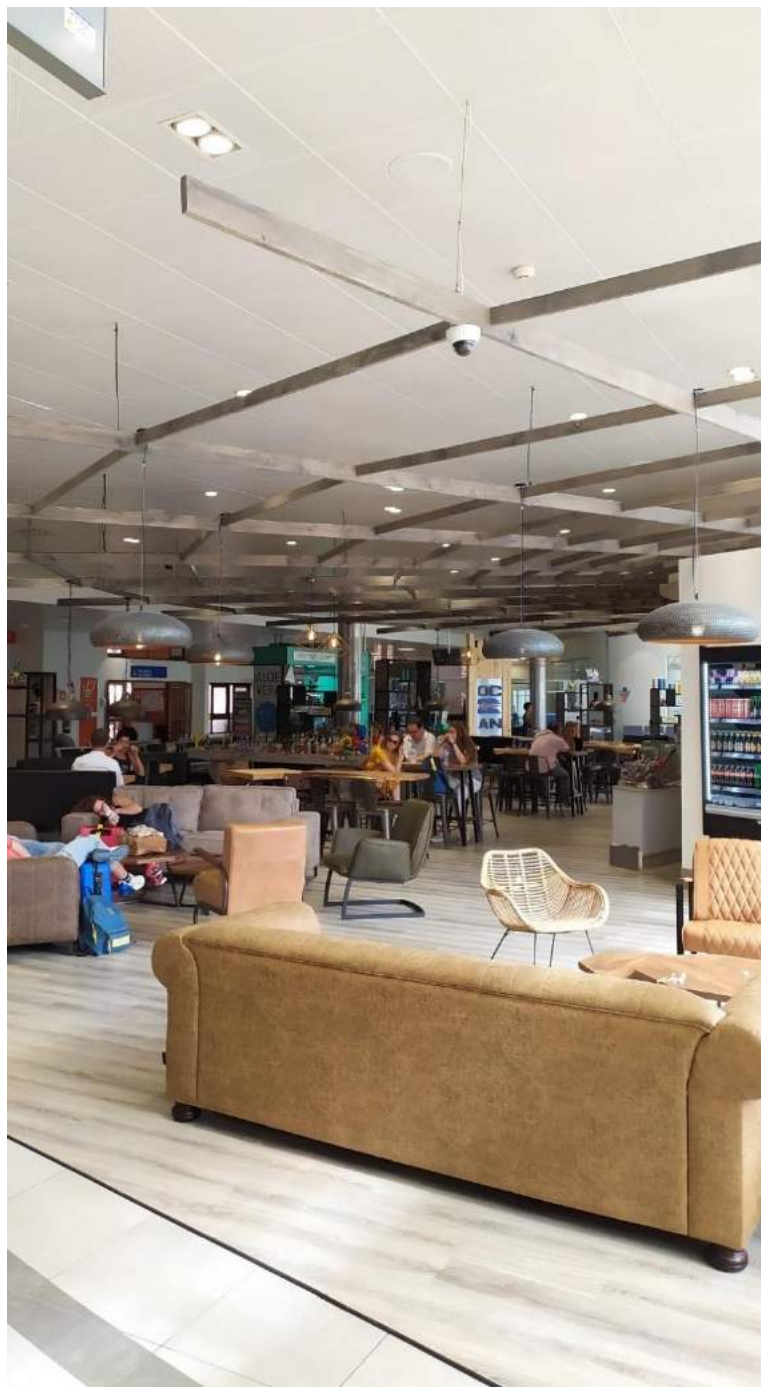
A integração destes sistemas permitiu automatizar o fluxo de partilha de informação de voo com origem e destino nos aeroportos de Cabo Verde, resultando numa melhoria do serviço prestado aos utilizadores dos aeroportos nacionais.

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.

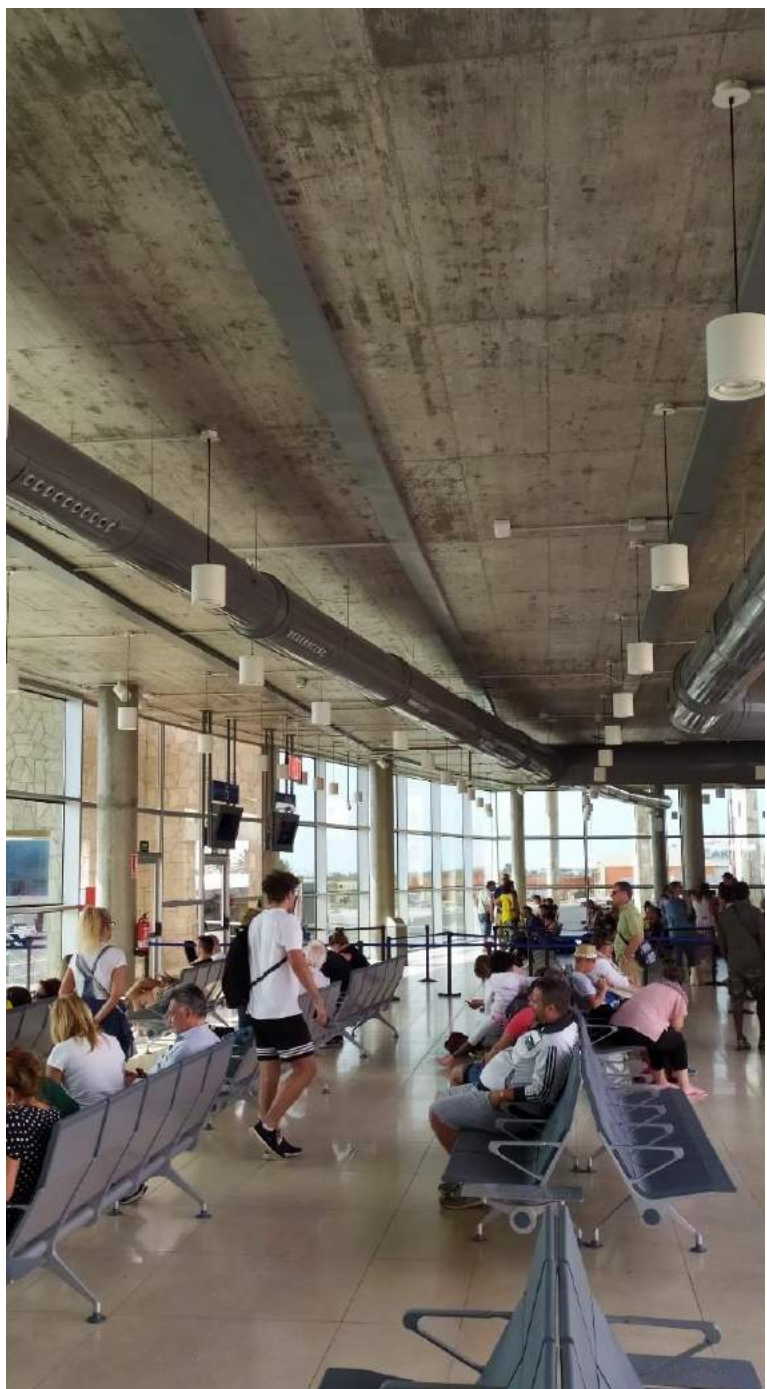
Implementação do processo de controlo biométrico automatizado nas fronteiras aéreas nacionais - EGATES

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

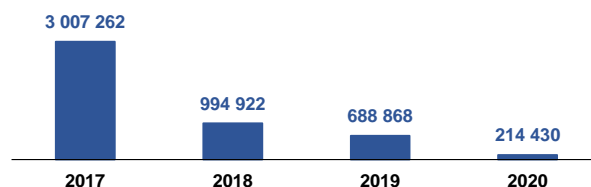
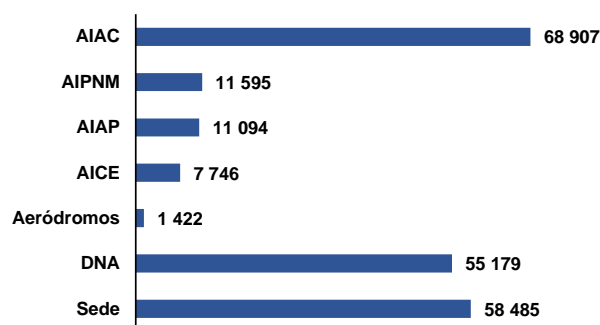
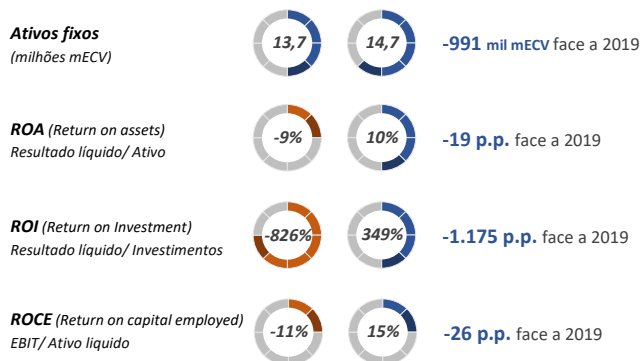


Figura 2 - Investimentos realizados em 2020 por UN



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%



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

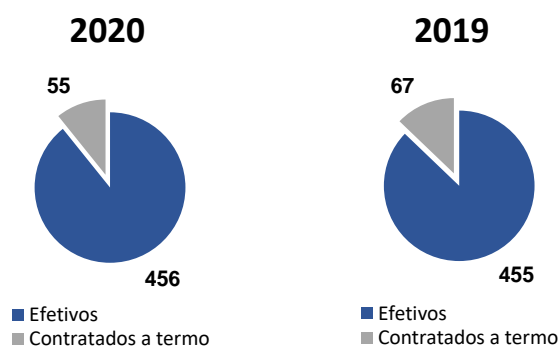
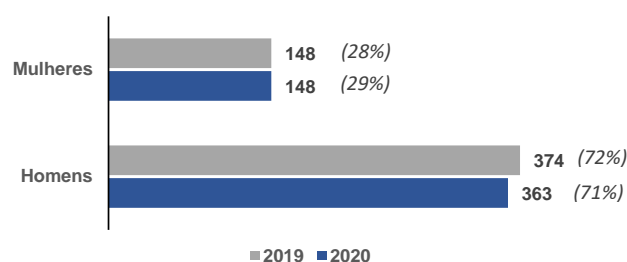


Figura 4 - Colaboradores por género



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 dos 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.

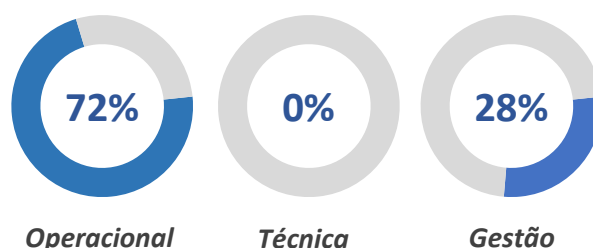
Safety Management Advanced

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

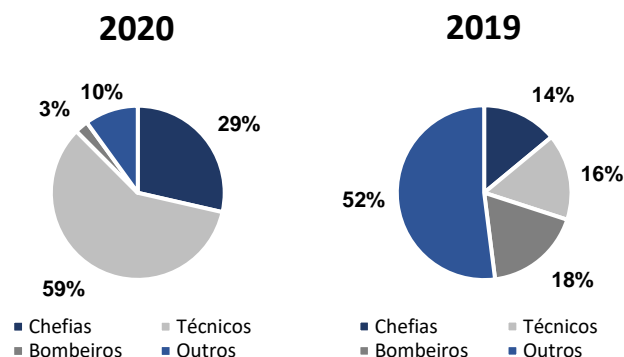
Tipologia das ações de formação



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

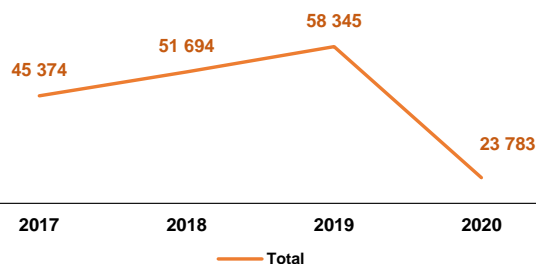
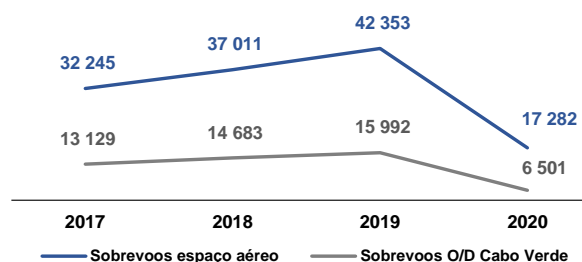


Figura 7 - Evolução de sobrevoos por tipologia



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

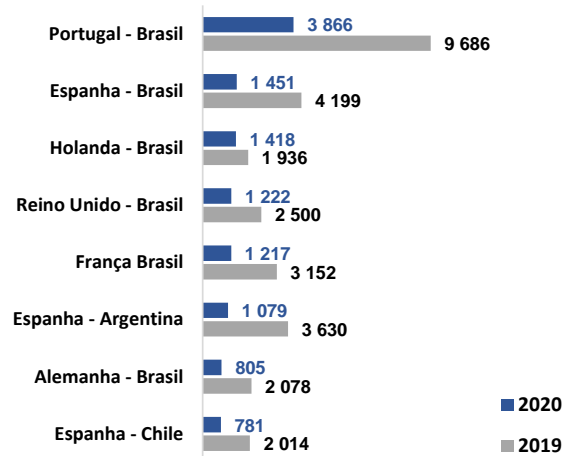
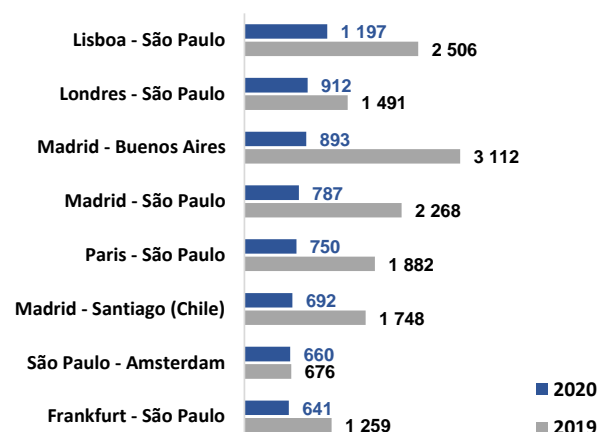


Figura 9 - Principais ligações que originam sobrevoos na FIR Oceânica do Sal por cidade



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

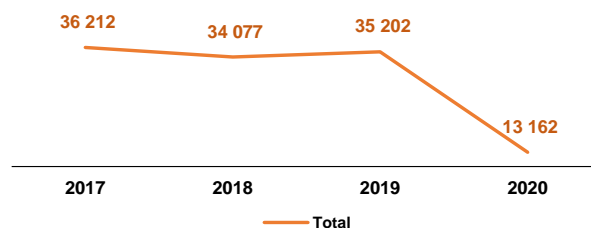
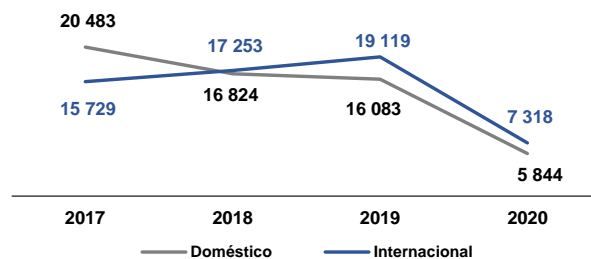


Figura 11 - Evolução no movimento de aeronaves por mercado



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

Aeroportos	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

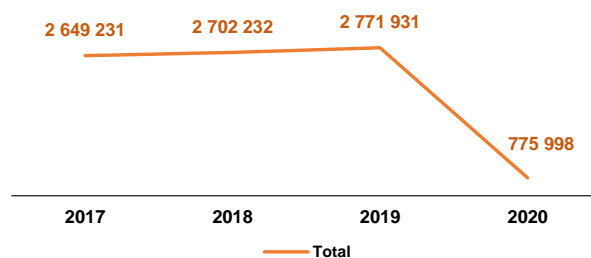
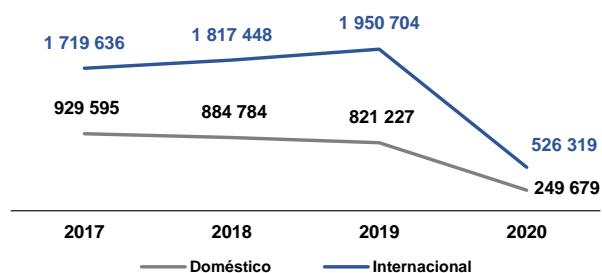


Figura 13 - Evolução no movimento de passageiros por mercado



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

Aeroportos	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

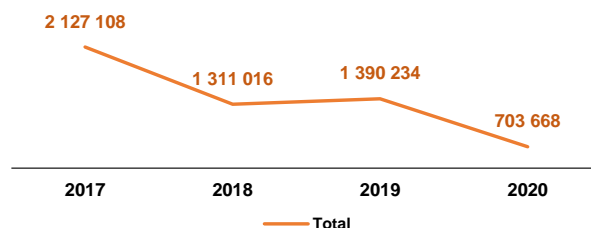
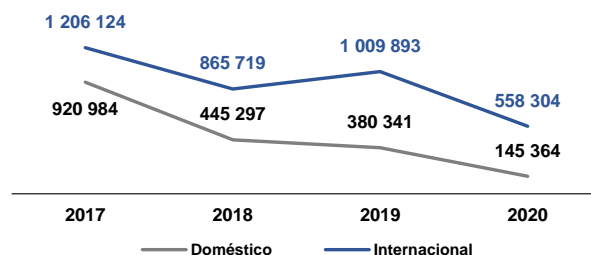


Figura 15 - Evolução no movimento de carga por mercado



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

Aeroportos	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%

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)

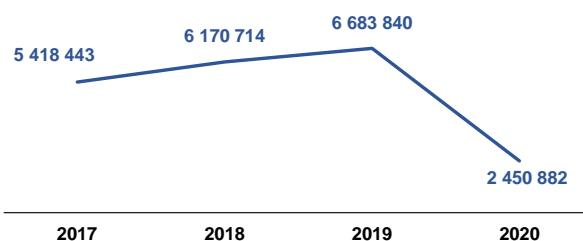
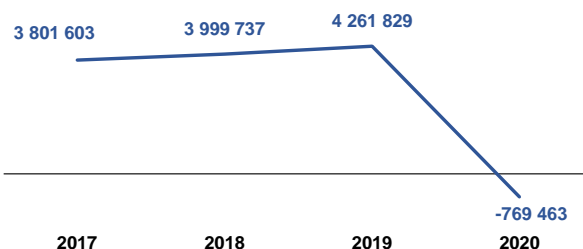
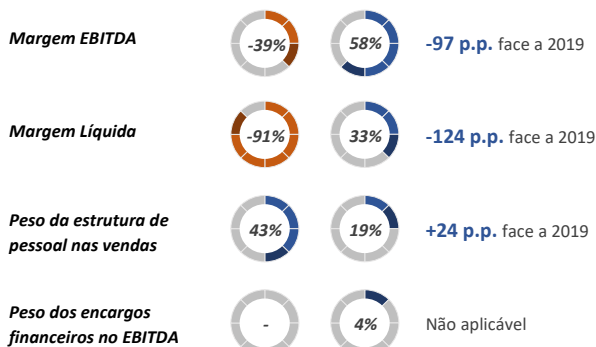


Figura 19 - Evolução do EBITDA (mECV)



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)

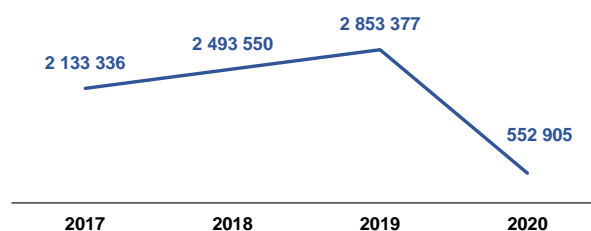
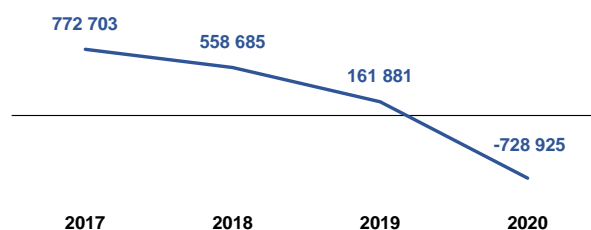
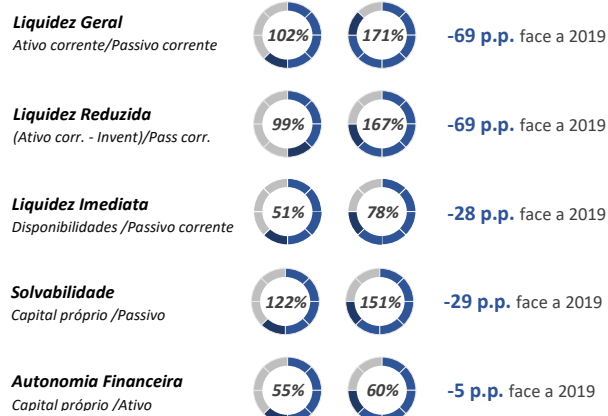


Figura 21 - Evolução do *free cash flow* (mECV)



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%



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)

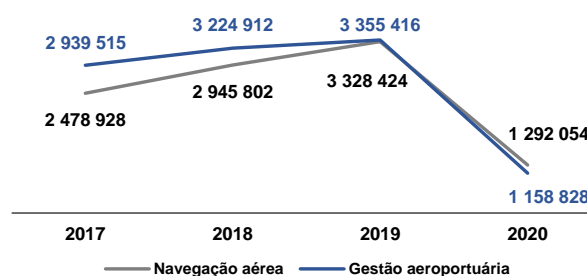


Figura 23 - Evolução do EBITDA por segmento de negócio (mECV)

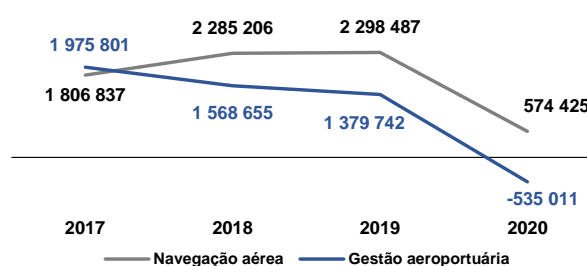
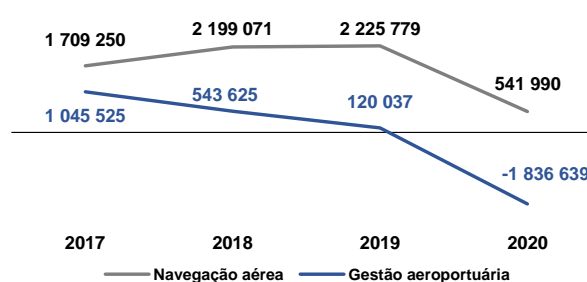


Figura 24 - Evolução do RAI por segmento de negócio (mECV)



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 Oceânica do Sal, os que percorrem distâncias mais longas, possibilitam rendimentos por sobrevoos mais elevados, face aos sobrevoos de origem/ destino nos aeroportos de Cabo Verde. Os rendimentos dos sobrevoos puros do espaço aéreo, em 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

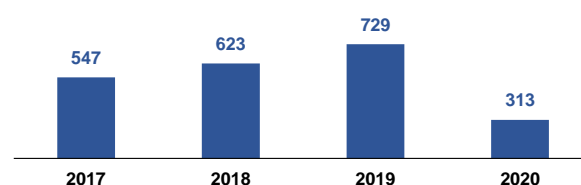


Figura 26 - Rendimento por sobrevoos de espaço aéreo (mECV)

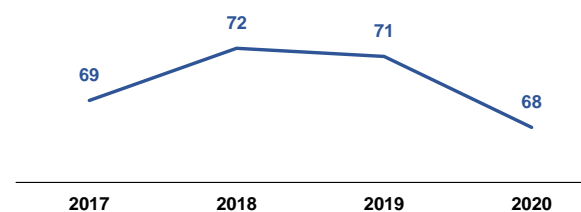
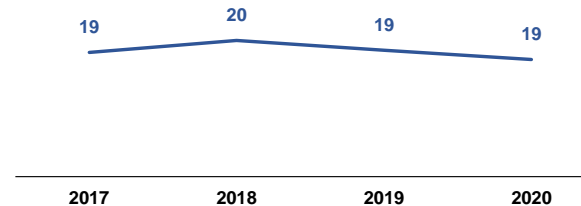


Figura 27 - Rendimento por sobrevoos O/D Cabo Verde (mECV)



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

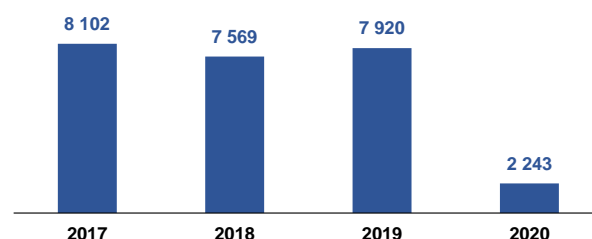


Figura 29 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro na Gestão Aeroportuária (ECV)

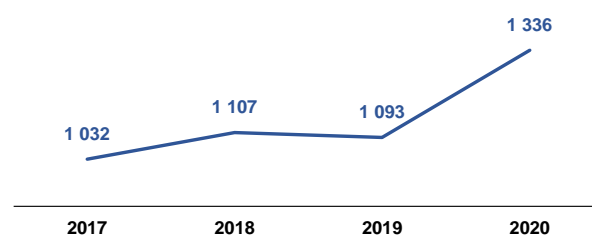
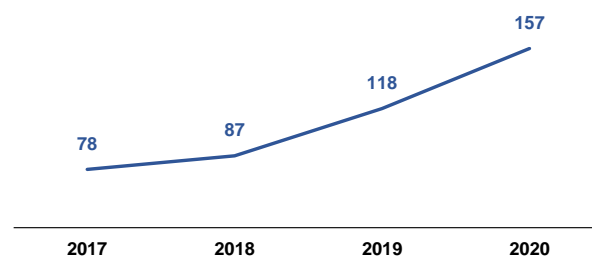


Figura 30 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro na Gestão Aeroportuária (ECV)



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

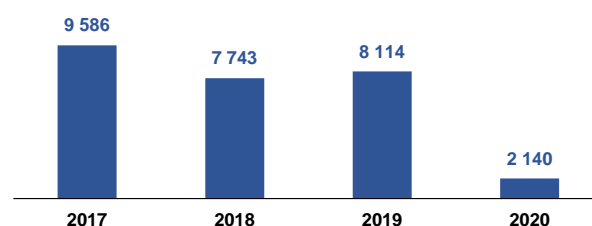


Figura 32 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AIAC (ECV)

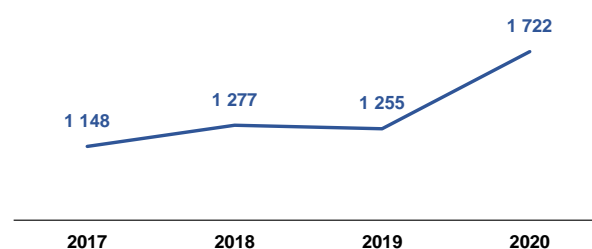
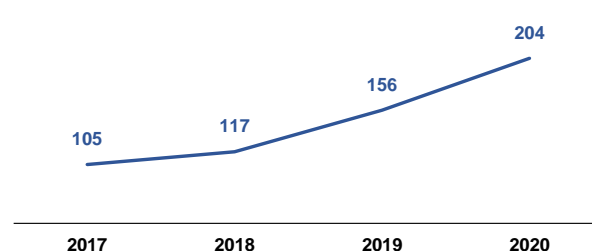


Figura 33 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AIAC (ECV)



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

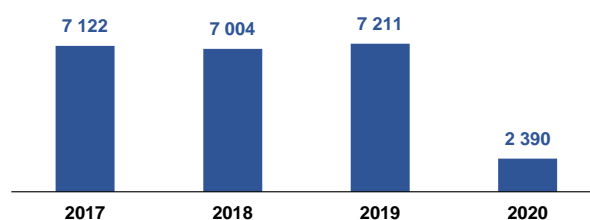


Figura 35 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AIPNM (ECV)

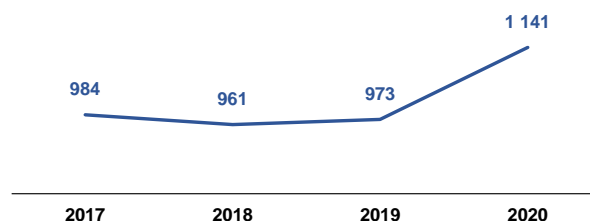
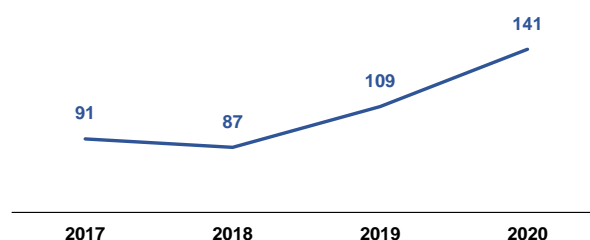


Figura 36 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AIPNM (ECV)



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

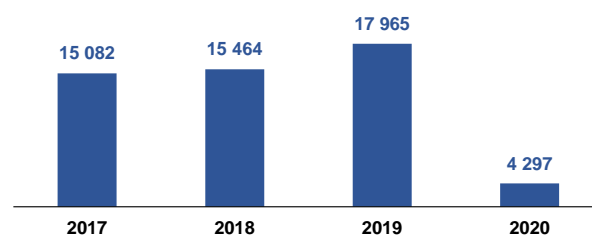


Figura 38 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AIAP (ECV)

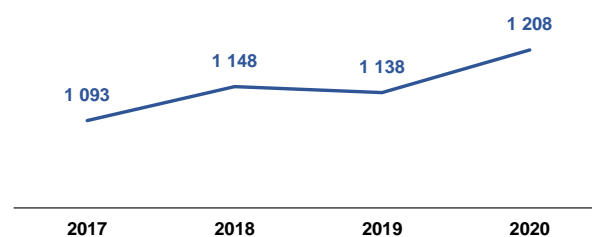
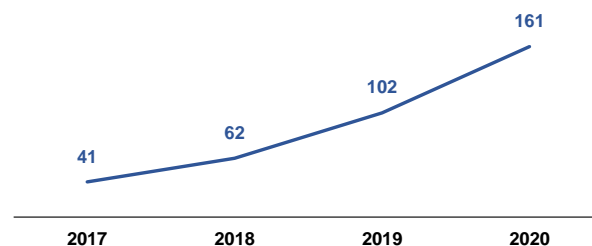


Figura 39 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AIAP (ECV)



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

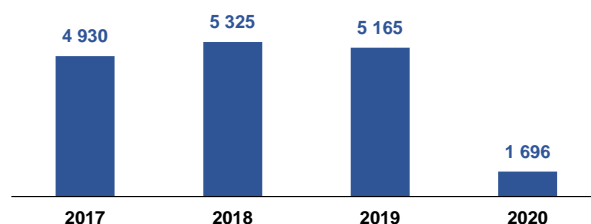


Figura 41 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AICE (ECV)

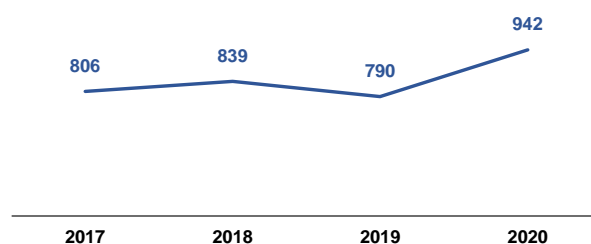
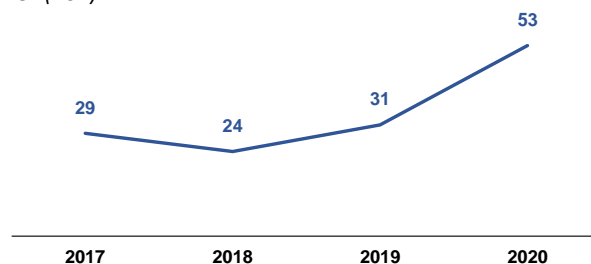


Figura 42 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AICE (ECV)



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

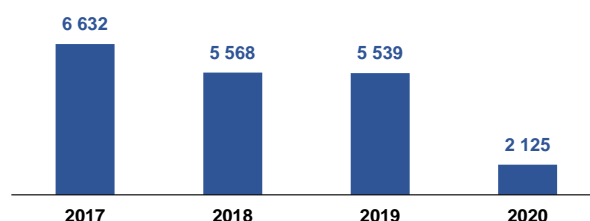


Figura 44 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AD Fogo (ECV)

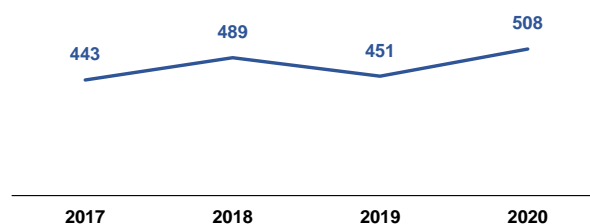
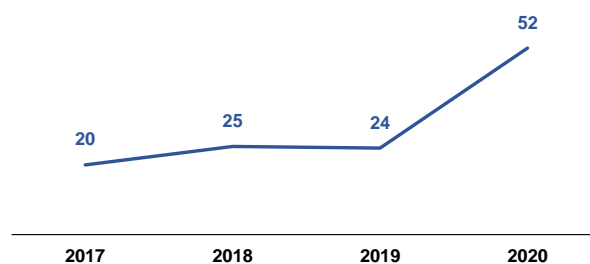


Figura 45 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AD Fogo (ECV)



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

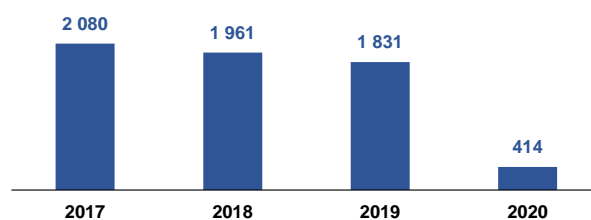


Figura 47 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AD S. Nicolau (ECV)

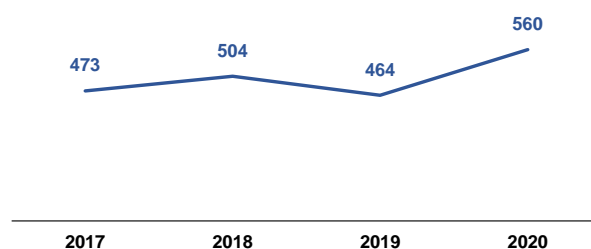
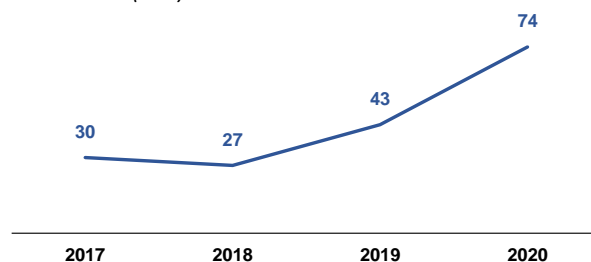


Figura 48 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AD S. Nicolau (ECV)



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

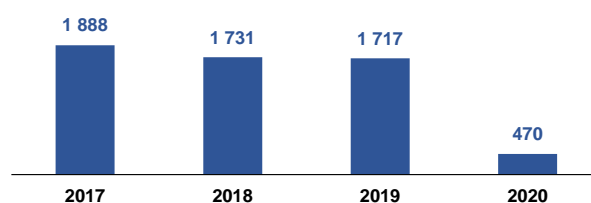


Figura 50 - Rendimentos aeronáuticos por passageiro no AD Maio (ECV)

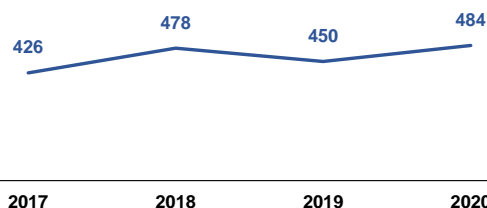
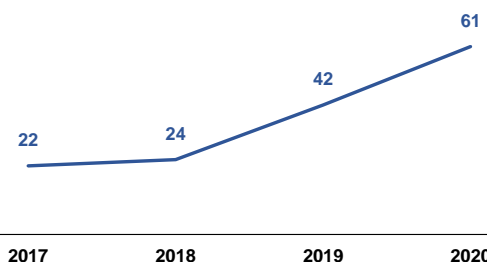


Figura 51 - Rendimentos não aeronáuticos por passageiro no AD Maio (ECV)



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



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 Évora Gomes

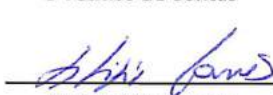
O Conselho de Administração



Jorge Benchimol Duarte

Presidente

O Técnico de Contas



Carla Letizia Gomes



Nuno Santos

Administrador



Moisés Monteiro

Administrador

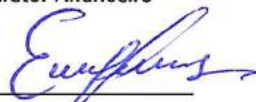
Demonstração de Resultados

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%

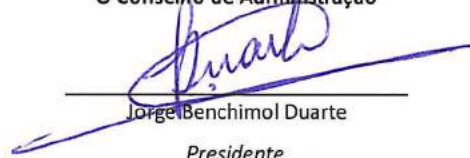
As notas 1 a 35 fazem parte integrante destas demonstrações financeiras.

O Diretor Financeiro



Emanuel Évora Gomes

O Conselho de Administração




Jorge Benchimol Duarte

Presidente

O Técnico de Contas

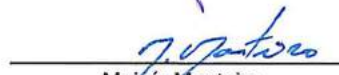


Carla Letizia Gomes



Nuno Santos

Administrador



Moisés Monteiro

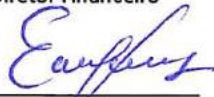
Administrador

Demonstração de Fluxos de Caixa

U=mECV

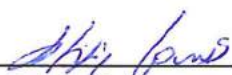
Demonstração de Fluxos de Caixa a 31 de Dezembro de 2020					
Descrição	Nota	2020	2019	Variação	
				Valor	%
Fluxos de caixa das atividades operacionais					
Recebimentos de clientes		2 982 423	6 520 932	(3 538 509)	-54%
Pagamentos a fornecedores		(1 310 633)	(1 895 666)	585 033	-31%
Pagamentos ao pessoal		(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%
Variação 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 Évora Gomes

O Técnico de Contas



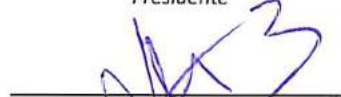
Carla Letizia Gomes

O Conselho de Administração



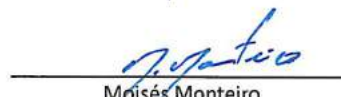
Jorge Benchimol Duarte

Presidente



Nuno Santos

Administrador



Moisés Monteiro

Administrador

Demonstração de alterações de capital próprio

U=mECV

Descrição	Notas	Capital próprio atribuído aos detentores do capital				Resultado Líquido do Período	Total
		Capital Realizado	Reservas Legais	Outras Reservas	Resultados Transitados		
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 Bêncimol Duarte

Presidente



Nuno Santos

Administrador



Moisés Monteiro

Administrador

U=MECV

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

O Conselho de Administração

 Jorge Benchimol Duarte
 Presidente


 Nuno Santos
 Administrador


 Mjlsés Monteiro
 Administrador

Anexo às Demonstrações Financeiras | 2020

(Valores expressos em milhares de Escudos Cabo-verdianos “mECV”)

INFORMAÇÃO GERAL

A ASA - Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea, S.A, adiante designada por “ASA” ou “Empresa”, resultou da transformação da ASA, E.P. em sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos. Esta transformação decorreu por via do Decreto Regulamentar nº 3/2001 de 4 de Dezembro, por transferência à ASA, S.A. de todos os direitos, prerrogativas, poderes e obrigações de que era detentora a ASA, E.P. O capital social da ASA de 5.500.000 mECV é, atualmente, detido integralmente pelo Estado da República de Cabo Verde, sendo representado por 550.000 ações com o valor nominal de 10 mECV cada, encontrando-se totalmente realizado (ver Nota 16).

Os Estatutos da ASA, publicados pelo Decreto Regulamentar nº 3/2001 de 4 de Dezembro referem como objeto da empresa: (i) a exploração e o desenvolvimento em moldes empresariais e em regime exclusivo do serviço público de apoio à aviação civil; (ii) a gestão do tráfego aéreo; (iii) garantir os serviços de partida, sobrevoos e chegada de aeronaves; e (iv) a gestão dos terminais de carga e correios, assegurando para isso as atividades e serviços inerentes às infraestruturas aeronáuticas e de navegação aérea, em todos os aeroportos e aeródromos públicos de Cabo Verde e na Região de Informação de Voo Oceânica do Sal, designada por FIR Oceânica do Sal.

Atualmente a atividade da ASA consiste: (a) na gestão e exploração do Aeroporto Internacional Amílcar Cabral, na Ilha do Sal, do Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela, em Santiago, do Aeroporto Internacional Aristides Pereira, na ilha da Boa Vista, do Aeroporto Internacional Cesária Évora, em São Vicente e, desde Março de 1993, dos aeródromos existentes nas ilhas de São Nicolau, Fogo e Maio, através da prestação de serviços aeroportuários, comerciais e afins e (b) na gestão da FIR Oceânica do Sal, prestando os serviços relacionados com a gestão do tráfego aéreo a todas as aeronaves que utilizem este espaço aéreo.

A concessão do serviço público aeroportuário encontra-se atribuído à ASA, até à celebração de um contrato de concessão com entidade privada, de acordo com a Lei nº 64/IX/2019 a 12 de Agosto tendo revogado o anterior decreto legislativo nº1/2014 de 26 de Setembro. O referido diploma, define ainda:

- O quadro jurídico geral da concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos aeroportos e aeródromos do país;
- Exploração e desenvolvimento das infraestruturas e dos serviços de apoio à navegação aérea, designadamente a gestão do tráfego aéreo em todas as suas vertentes;
- Regime de licenciamento do uso privativo dos bens do domínio público aeroportuário e do exercício de atividades e serviços nos aeroportos e aeródromos públicos nacionais;
- Conjunto de taxas aplicadas nos aeroportos nacionais; e
- Os princípios e regras de regulação económica aplicáveis aos aeroportos nacionais.

A ASA conta com delegações nas ilhas de Santiago, S. Vicente, Boa Vista, São Nicolau, Maio, Fogo e tem a sua sede na Estrada do Aeroporto, Espargos, Ilha do Sal.

Estas demonstrações financeiras referem-se à Empresa em termos individuais e foram preparadas nos termos legais para aprovação pelo Conselho de Administração, tendo os investimentos financeiros sido mensurados pelo método da equivalência patrimonial, tal como explicado na nota 1.5. A Empresa irá

preparar e apresentar em separado as demonstrações financeiras consolidadas nas quais vão ser incluídas as demonstrações da empresa em que participa maioritariamente ou detém o controlo de gestão. Assim, nestas demonstrações financeiras individuais foram considerados no capital próprio em 31 de Dezembro de 2020 e no resultado líquido findo nessa data, o efeito da consolidação dos capitais próprios e dos resultados da empresa participada, com base nas respetivas demonstrações financeiras, mas não o efeito da consolidação integral ao nível dos ativos, passivos, gastos e rendimentos.

Estas demonstrações financeiras foram aprovadas pelo Conselho de Administração na reunião do dia 18 de Março de 2021. É da opinião do Conselho de Administração que estas demonstrações financeiras refletem de forma verdadeira e apropriadas as operações da ASA em todos os seus aspetos materialmente relevantes bem como a sua posição, performance financeira e fluxos de caixa, de acordo com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Cabo Verde (“SNCRF”).

0 – Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras

0.1 Base de Preparação

Estas demonstrações financeiras foram preparadas pela ASA de acordo com as Normas de Relato Financeiro (“NRF”) – emitidas e em vigor à data de 31 de Dezembro de 2020 em Cabo Verde, no pressuposto da continuidade das operações. A Administração procedeu à avaliação da capacidade de a Empresa operar em continuidade, tendo por base toda a informação relevante, factos e circunstâncias, de natureza financeira, comercial ou outra, incluindo acontecimentos subsequentes à data de referência das demonstrações financeiras, disponível sobre o futuro. Tendo em consideração os efeitos da disseminação do novo coronavírus (SARS-COV-2), o qual está a ter um especial impacto nas indústrias do turismo e da aviação, a Empresa tem vindo a adotar medidas relacionadas com a contenção da propagação da doença Covid-19 de modo a proteger os seus colaboradores, bem como medidas de controlo orçamental. O Conselho de Administração entende que, embora continue a existir uma elevada incerteza quanto à normalização da economia mundial, tendo em consideração a posição estratégica da ASA, nomeadamente por operar num setor de atividade de prestação de serviço público, tendo o Governo de Cabo Verde como concedente, e tendo por base as suas projeções de tesouraria para o exercício de 2021, a ASA dispõe de recursos adequados para manter as suas atividades em 2021, não havendo intenção de cessar parcialmente ou por inteiro as suas atividades no curto prazo, considerando-se assim adequado o uso do pressuposto de continuidade das operações na preparação das demonstrações financeiras anexas.

A preparação das demonstrações financeiras teve por base a convenção do custo histórico, exceto no que respeita aos ativos financeiros valorizados ao justo valor.

A preparação das demonstrações financeiras em conformidade com o SNCRF requer o uso de algumas estimativas contabilísticas, pressupostos e julgamentos críticos no processo da determinação das políticas contabilísticas a adotar pela ASA, com impacto significativo no valor contabilístico dos ativos e passivos, assim como nos rendimentos e gastos do período de reporte.

Apesar de estas estimativas serem baseadas na melhor experiência do Conselho de Administração e nas suas expectativas em relação aos eventos e ações correntes e futuras, os resultados atuais e futuros podem diferir destas estimativas. As áreas que envolvem um maior grau de julgamento ou complexidade, ou áreas em que pressupostos e estimativas sejam significativos para as demonstrações financeiras são apresentadas na nota 1.21.

1 – Principais Políticas Contabilísticas

1.1 Conversão cambial

Moeda funcional

Os itens incluídos nas demonstrações financeiras da ASA estão mensurados na moeda do ambiente económico em que a entidade opera também designada por moeda funcional, o escudo Cabo-verdiano. As demonstrações financeiras da ASA e as respetivas notas são apresentadas em milhares de Escudos Cabo-verdianos (mECV ou mESC), salvo indicação explícita em contrário.

Transações e saldos

As transações em moedas diferentes do escudo cabo-verdiano são convertidas na moeda funcional utilizando as taxas de câmbio à data das transações. Os ganhos ou perdas cambiais resultantes do pagamento/recebimento das transações bem como da conversão pela taxa de câmbio à data do balanço, dos ativos e dos passivos monetários denominados em moeda estrangeira, são reconhecidos na demonstração dos resultados, na rubrica de rendimentos e gastos financeiros, se relacionadas com empréstimos ou na rubrica outros rendimentos ou gastos operacionais, para todos os outros saldos/transações.

Cotações utilizadas

As cotações de moeda estrangeira utilizadas para conversão de saldos expressos em moeda estrangeira a 31 de Dezembro de 2020 e 2019, foram como segue:

<u>Moeda</u>	<u>2020</u>	<u>2019</u>
EUR	110,265	110,265
USD	89,684	98,447

1.2 Ativos fixos tangíveis

Os ativos fixos tangíveis são valorizados ao custo deduzido de depreciações e perdas por imparidade acumuladas. O custo inclui o custo considerado para os ativos adquiridos até à data de transição para o SNCRF e o custo de aquisição para os ativos adquiridos após a data da transição.

O custo de aquisição inclui o preço de compra do ativo, as despesas diretamente imputáveis à sua aquisição e os encargos suportados com a colocação do ativo na localização e condição necessária ao seu funcionamento conforme pretendido pela gestão. A ASA optou por reconhecer os gastos de financiamento relacionados com ativos em curso como gastos do exercício quando incorridos.

Os gastos subsequentes suportados com renovações e grandes reparações, que façam aumentar a vida útil, ou a capacidade produtiva dos ativos são reconhecidos no custo do ativo.

Por outro lado, os gastos de natureza corrente com reparação e manutenção são reconhecidos como um gasto do período em que são ocorridos.

Os gastos a suportar com o desmantelamento ou remoção de ativos instalados em propriedade de terceiros serão considerados como parte do custo inicial dos respetivos ativos quando se traduzam em montantes significativos.

Os ativos fixos tangíveis são depreciados numa base sistemática, pelo método das quotas constantes por duodécimos, pelo período da vida útil estimada. As vidas úteis estimadas para os ativos fixos tangíveis mais significativos são conforme segue:

Ativos fixos tangíveis	Anos
Edifícios e outras construções	Entre 10 a 25
Equipamento básico, outras máquinas e instalações	Entre 5 a 10
Material de carga e transporte	Entre 5 a 10
Outras activos tangíveis	Entre 4 a 12

Os terrenos e os ativos em curso não são depreciados.

As vidas úteis dos ativos são revistas em cada data de relato financeiro, para que as depreciações praticadas estejam em conformidade com os padrões de consumo dos ativos, sendo alteradas prospectivamente.

Os ativos tangíveis subsidiados pelo Governo ou entidade equiparada são depreciados na mesma base e às mesmas taxas dos restantes bens da Empresa, sendo o respetivo gasto compensado em “Outros rendimentos e ganhos” (ver nota 26), pela amortização dos subsídios registados em “Diferimentos” (ver nota 22).

Os ganhos e perdas provenientes da alienação de ativos fixos tangíveis são determinados pela diferença entre o seu valor de realização e o valor contabilístico do ativo, sendo reconhecido como rendimento ou gasto na demonstração dos resultados.

1.3 Ativos intangíveis

Os ativos intangíveis são registados quando estão cumpridas as condições (definidas no SNCRF), para o seu reconhecimento. No reconhecimento inicial os ativos intangíveis adquiridos são mensurados ao preço de compra, acrescidos dos custos diretos. Nos períodos subsequentes os ativos, exceto o Goodwill, são amortizados, pelo período de vida útil estimada e deduzidos de eventuais perdas de imparidade.

Software

A ASA capitaliza na rubrica de ativos intangíveis, a título de “Software”, os custos incorridos com o desenvolvimento de aplicações informáticas por entidades externas bem como a aquisição de licenças de utilização e de upgrade de software. Estes ativos são amortizados em 3 anos.

Os dispêndios com estudos e avaliações efetuados no decurso das atividades operacionais são reconhecidos nos resultados do exercício em que são incursos.

Goodwill

O *Goodwill* representa o excesso do custo de aquisição face ao justo valor dos ativos e passivos identificáveis na data de aquisição. O *Goodwill* está sujeito a testes de imparidade numa base anual e é mensurado ao valor inicial deduzido de perdas de imparidade acumuladas. Não é permitida a Reversão das Perdas de Imparidade.

1.4 Imparidade de ativos não financeiros

Os ativos sujeitos a amortização ou depreciação são revistos quanto à imparidade sempre que os eventos ou alterações nas circunstâncias indicarem que o valor pelo qual se encontram escriturados possa não ser

recuperável. Uma perda por imparidade é reconhecida pelo montante do excesso da quantia escriturada do ativo face ao seu valor recuperável. A quantia recuperável é a mais alta de entre o justo valor de um ativo, menos os gastos para venda e o seu valor de uso.

Para realização de testes de imparidade, os ativos são agrupados ao mais baixo nível no qual se possam identificar separadamente fluxos de caixa (unidades geradoras de fluxos de caixa).

Os ativos não financeiros, exceto os *Goodwill*, para os quais tenham sido reconhecidas perdas por imparidade são avaliados, a cada data de relato, sobre a possível reversão das perdas por imparidade. Quando há lugar ao registo ou reversão de imparidade, a amortização e depreciação dos ativos são recalculadas prospectivamente de acordo com o valor recuperável.

1.5 Participações financeiras em subsidiárias, empresas conjuntamente controladas e associadas

As participações financeiras em subsidiárias, associadas e em entidades conjuntamente controladas são mensuradas nas suas contas individuais, no momento inicial, ao custo de aquisição, sendo subsequentemente mensuradas pelo método da equivalência patrimonial. De acordo com o método da equivalência patrimonial, o custo de aquisição de uma participação será acrescido ou reduzido:

- a) Da quantia correspondente à proporção nos resultados líquidos da entidade participada;
- b) Da quantia correspondente à proporção noutras variações nos capitais próprios da entidade participada;
- c) Da quantia dos lucros distribuídos à participação;
- d) Da quantia da cobertura de prejuízos que tenha sido deliberada.

Subsidiária é uma entidade que é controlada por outra empresa. Normalmente a assunção de controlo está associada à detenção de mais de 50% do capital/ direitos de voto.

Associada é uma entidade na qual é exercida influência significativa (normalmente associada a detenção de mais de 20% do Capital). Entidade conjuntamente controlada é um empreendimento conjunto que envolve o estabelecimento de uma sociedade, parceria ou outra entidade em que cada empreendedor tenha um interesse, sendo estabelecido um acordo contratual entre os empreendedores de controlo conjunto sobre a atividade económica da entidade.

1.6 Ativos financeiros

A empresa determina a classificação dos ativos financeiros, na data do reconhecimento inicial de acordo com a NRF 16 – Instrumentos financeiros.

Os ativos financeiros podem ser classificados/ mensurados como:

- a) Ao custo ou custo amortizado menos qualquer perda por imparidade; ou
- b) Ao justo valor com as alterações de justo valor a serem reconhecidas na demonstração de resultados.

A ASA classifica e mensura ao custo ou ao custo amortizado os ativos financeiros: i) que em termos de prazo sejam à vista ou tenham maturidade definida; ii) cujo retorno seja de montante fixo, de taxa de juro fixa ou de taxa variável correspondente a um indexante de mercado; e iii) que não possuam nenhuma cláusula contratual da qual possa resultar a perda do valor nominal e do juro acumulado.

Para os ativos registados ao custo amortizado, os juros obtidos a reconhecer em cada período são determinados de acordo com o método da taxa de juro efetiva, que corresponde à taxa que desconta

exatamente os recebimentos de caixa futuros estimados durante a vida esperada do instrumento financeiro, para o seu valor líquido contabilístico.

São mensurados ao custo ou custo amortizado os ativos financeiros que constituem empréstimos concedidos, contas a receber (clientes, outros devedores, etc.) e instrumentos de capital próprio bem como quaisquer contratos derivados associados, que não sejam negociados em mercado ativo ou cujo justo valor não possa ser determinado de forma fiável.

A ASA classifica e mensura ao justo valor os ativos financeiros que não cumpram com as condições para serem mensurados ao custo ou custo amortizado, conforme descrito acima. São mensurados ao justo valor os ativos financeiros que constituem instrumentos de capital próprio cotado em mercado ativo, contratos de derivados e ativos financeiros detidos para negociação. As variações de justo valor são registadas nos resultados do exercício, exceto no que se refere aos instrumentos financeiros derivados que se qualifiquem como relação de cobertura de fluxos de caixa.

A ASA avalia a cada data de relato financeiro a existência de indicadores de perda de valor para os ativos financeiros que não sejam mensurados ao justo valor através de resultados. Se existir uma evidência objetiva de imparidade, a ASA reconhece uma perda por imparidade na demonstração dos resultados.

Os ativos financeiros são desreconhecidos quando os direitos ao recebimento dos fluxos monetários originados por esses investimentos expiram ou são transferidos, assim como todos os riscos e benefícios associados à sua posse.

1.7 Inventários

Os inventários são valorizados ao menor entre o custo de aquisição e o valor líquido de realização. Os inventários referem-se a materiais utilizados nas atividades internas de manutenção e conservação da ASA. Os inventários são reconhecidos inicialmente ao custo de aquisição, o qual inclui todas as despesas suportadas com a compra. O gasto é determinado utilizando o método do custo médio ponderado.

Os inventários são ajustados por imparidade por referência à intenção de uso e a sua condição. O ajustamento de inventário calculado pela ASA tem por base eventuais situações detetadas durante o processo de inventário realizado anualmente (ver nota 10).

1.8 Clientes e outras contas a receber

Os saldos de clientes e outras contas a receber são reconhecidos inicialmente ao justo valor, sendo subsequentemente mensuradas ao custo amortizado, deduzido de ajustamentos por imparidade, se aplicável.

As perdas por imparidade dos clientes e contas a receber são registadas, sempre que exista evidência objetiva de que os saldos a receber não são recuperáveis conforme os termos iniciais da transação. Os riscos efetivos de cobrança dos saldos de clientes e outras contas a receber, apurados por referência a critérios de gestão como a avaliação do risco de crédito e o período estimado de recebimento, são objeto de revisão a cada data de relato.

Para a determinação da imparidade sobre os saldos de cliente, o critério utilizado pela ASA é num primeiro momento, de ajustar 100% os saldos vencidos há mais de 2 meses, excluindo entidades públicas, conforme informação histórica sobre as perdas incorridas. Adicionalmente é efetuada uma análise, caso a caso, para os saldos de clientes com antiguidade inferior a 2 meses.

As perdas por imparidade identificadas são registadas na demonstração dos resultados, em “Imparidade de dívidas a receber”, sendo subsequentemente revertidas na mesma rubrica, caso os indicadores de imparidade diminuam ou se extingam.

1.9 Caixa e depósitos bancários

A rubrica de “Caixa e depósitos bancários” inclui caixa, depósitos bancários e outros investimentos de curto prazo de liquidez elevada e com maturidades iniciais até 12 meses. Os descobertos bancários são apresentados no balanço, na rubrica de financiamentos obtidos, no passivo corrente.

Na demonstração dos fluxos de caixa, os descobertos bancários são considerados como caixa e equivalentes de caixa.

1.10 Capital Social

As ações ordinárias são classificadas no capital próprio. Os custos diretamente atribuíveis à emissão de novas ações são apresentados no capital próprio como uma dedução, líquida de impostos, ao montante emitido. A parcela não realizada do capital não é objeto de registo.

As prestações acessórias de capital são reconhecidas no capital próprio quando não existe prazo de reembolso definido, não estejam sujeitas a juros e cumpram as demais condições de reconhecimento na rubrica de capital próprio.

1.11 Reservas

A ASA tem reconhecida as seguintes reservas:

Reserva legal

O CEC – Código das Empresas Comerciais, estabelece no seu Artigo 362º, que “as sociedades anónimas são obrigadas a constituir uma reserva legal no mínimo igual à quinta parte do seu capital social, devendo para o efeito, anualmente, e até se achar integralmente preenchida ou reintegrada, afetar a esse fim a vigésima parte dos seus lucros”.

Outras reservas

Nos termos das disposições estatutárias da ASA, aprovados no Decreto Regulamentar nº 3/2001 de 4 de Dezembro, a Empresa, após deduzida a parte destinada à reserva legal, poderá aplicar o resultado líquido conforme decidido em Assembleia-Geral, nomeadamente:

- i) Cobertura dos prejuízos de anos anteriores;
- ii) Constituição e eventual reintegração da reserva legal e de outras reservas que a Lei determinar;
- iii) Constituição, reforço ou reintegração de outras reservas que a Assembleia-Geral deliberar;
- iv) Distribuição de dividendos aos acionistas;
- v) Gratificação a atribuir aos membros dos órgãos sociais.

Neste contexto, foram constituídas as seguintes reservas:

Os financiamentos obtidos são classificados no passivo corrente, exceto se a Empresa possuir um direito incondicional de diferir a liquidação do passivo por, pelo menos, 12 meses após a data do balanço, sendo classificado como não corrente.

1.14 Imposto sobre o rendimento e impostos diferidos

Com a publicação da Lei nº82/VIII/2015, de 07 de Janeiro, foi aprovado o Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (IRPC), segundo o qual o lucro tributável é determinado com base no somatório do Resultado Líquido do período e das variações patrimoniais positivas e negativas verificadas no mesmo período e não refletidas naquele resultado determinados com base na contabilidade e eventualmente corrigidos nos termos do CIRPC. A taxa do imposto foi fixada em 22% pela Lei n.º 44/IX/2018, de 31 de dezembro.

As declarações de impostos podem ser revistas pela administração fiscal por um período de cinco anos, pelo que as declarações fiscais de 2016 a 2020 podem vir a ser corrigidas.

Os prejuízos fiscais apurados em determinado período de tributação (a partir de 2015) são deduzidos aos lucros tributáveis do sujeito passivo, havendo-os, de um a mais de 7 (sete) períodos de tributação posteriores. A dedução a efetuar não pode exceder o montante correspondente a 50% do respetivo lucro tributável.

O imposto diferido é calculado, com base no método da responsabilidade de balanço, sobre as diferenças temporárias entre os valores contabilísticos dos ativos e passivos e a respetiva base tributável.

A base tributável dos ativos e passivos é determinada de forma a refletir as consequências de tributação decorrentes da forma como a empresa espera, à data do balanço, recuperar ou liquidar a quantia escriturada dos seus ativos e passivos.

Para a determinação do imposto diferido é utilizada a taxa em vigor à data de balanço, ou a taxa que esteja já aprovada para utilização futura. Os impostos diferidos ativos são reconhecidos na medida em que seja provável que os lucros tributáveis futuros estarão disponíveis para utilização da diferença temporária. Os impostos diferidos ativos são revistos anualmente e reduzidos sempre que deixe de ser provável a sua recuperação. Os impostos diferidos passivos são reconhecidos sobre todas as diferenças temporárias tributáveis, exceto as relacionadas com: i) o reconhecimento inicial do *Goodwill*; ou ii) o reconhecimento inicial de ativos e passivos, que não resultem de uma concentração de atividades, e que à data da transação não afetem o resultado contabilístico ou fiscal.

Os impostos diferidos são classificados no balanço como ativos e/ou passivos não correntes.

1.15 Provisão para riscos e encargos

As provisões são reconhecidas quando a ASA tem: i) uma obrigação presente legal ou construtiva resultante de eventos passados; ii) para a qual é mais provável do que não, que seja necessário um dispêndio de recursos internos no pagamento dessa obrigação; e iii) montante possa ser estimado com razoabilidade. Sempre que um dos critérios não seja cumprido ou a existência da obrigação esteja condicionada à ocorrência, ou não ocorrência, de determinado evento futuro, a ASA divulga tal facto como um passivo contingente, salvo se a avaliação da exigibilidade da saída de recursos para pagamento do mesmo seja considerada remota.

As provisões são mensuradas ao valor presente dos dispêndios estimados para liquidar a obrigação utilizando uma taxa antes de impostos, que reflete a avaliação de mercado para o período do desconto e para o risco da provisão em causa.

1.16 Subsídios e apoios do Governo

A ASA reconhece os subsídios pelo seu justo valor, quando exista uma certeza razoável de que o subsídio será recebido.

Os subsídios ao investimento não reembolsáveis são reconhecidos inicialmente na rubrica de diferimentos, sendo subsequentemente creditados na demonstração dos resultados numa base pro-rata da depreciação dos ativos a que estão associados.

Os subsídios à exploração são reconhecidos como rendimentos na demonstração dos resultados no mesmo período em que os gastos associados são incursos e registados, ou nos períodos seguintes se recebidos posteriormente.

1.17 Locações

Locações de ativos relativamente aos quais a ASA detém substancialmente todos os riscos e benefícios inerentes à sua propriedade são classificadas como locações financeiras. São igualmente classificadas como locações financeiras os acordos em que a análise de uma ou mais situações particulares do contrato aponte para tal natureza. Todas as outras locações são classificadas como locações operacionais.

Nas locações financeiras os ativos são capitalizados no início da locação pelo menor entre o justo valor do ativo locado e o valor presente dos pagamentos mínimos da locação, determinados à data. A dívida resultante de um contrato de locação financeira é registada líquida de encargos financeiros, na rubrica de empréstimos. Os encargos financeiros incluídos na renda e a depreciação dos ativos locados são reconhecidos na demonstração dos resultados, no período a que dizem respeito.

Os ativos tangíveis adquiridos através de locações financeiras são depreciados pelo menor entre o período de vida útil do ativo e o período da locação quando a ASA não tem opção de compra no final do contrato, ou pelo período de vida útil estimado quando a ASA tem a intenção de adquirir os ativos no final do contrato.

Nas locações consideradas operacionais, as rendas a pagar são reconhecidas como custo na demonstração dos resultados quando incorridos, durante o período da locação.

1.18 Gastos e rendimentos

Os gastos e rendimentos são registados no período a que se referem, independentemente do seu pagamento ou recebimento, de acordo com o princípio contabilístico da especialização dos exercícios. As diferenças entre os montantes recebidos e pagos e os correspondentes réditos e gastos são reconhecidos como ativos ou passivos, se se qualificarem como tal.

1.19 Rédito

O rédito da ASA refere-se, essencialmente, à prestação de serviços, o qual é reconhecido no período contabilístico em que os serviços são prestados, com referência à fase de acabamento da transação à data do balanço.

De acordo com a legislação nacional e internacional emitida, para o setor, o rédito da ASA consubstancia-se nas taxas cobradas pela utilização do espaço aéreo cabo-verdiano e pela utilização das infraestruturas

aeroportuárias, como taxas de rota, taxas de aterragem e descolagem, taxas de serviço a passageiros, taxa de segurança, entre outras.

a) Serviços de navegação

En-route air navigation charge: corresponde à taxa de rota cobrada às companhias aéreas por sobrevoarem o espaço aéreo de Cabo Verde, independentemente do destino. A taxa é calculada com base na distância percorrida e no PMD (peso máximo à descolagem) da aeronave;

Terminal area navigation charge – TNC: corresponde a uma taxa paga pelas companhias aéreas por cada operação de aterragem em Cabo Verde. Esta taxa é fixada em função do PMD (peso máximo à descolagem) da aeronave.

b) Serviços de operação aeroportuária

O rédito obtido dos serviços de operação aeroportuária tem as seguintes naturezas:

Serviços a passageiros: taxas cobradas aos passageiros em voos domésticos e internacionais;

Aterragem e descolagem (Landing – Take-off): taxa cobrada por unidade de tonelada métrica do peso máximo à descolagem indicado no certificado de navegabilidade da aeronave ou documento para o efeito considerado equivalente;

Estacionamento (Open air parking): taxa cobrada por estacionamento de aeronaves e calculada por tonelada métrica e por hora ou fração, estabelecida em função do peso máximo à descolagem;

Balizagem e iluminação (Lighting aids): taxa devida por cada operação de aterragem ou descolagem em que seja utilizada balizagem luminosa, quer nos casos em que é obrigatória quer quando solicitada pela aeronave;

Embarque e desembarque de carga: taxa devida por cada quilo de carga embarcada ou desembarcada;

Informação sonora (Announcements): taxa cobrada por anúncio áudio divulgado no sistema sonoro do aeroporto;

Parqueamento: taxa única devida por serviço prestado em cada operação de sinalização e parqueamento de aeronaves;

Remoção: Taxa devida pela mudança de posição de aeronave já parqueada;

Taxa de Segurança: taxa de segurança devida pelos serviços prestados aos passageiros, destinada à cobertura dos encargos respeitantes aos meios humanos e materiais afetos à segurança da aviação civil, para prevenção e repressão de atos ilícitos.

Taxa de processamento de passageiros - CUPPS (Common Use Processing Passenger System): Constitui contrapartida pela utilização do sistema ACUS (Airport Common Use Service) pelos prestadores de serviços de assistência em escala no processamento de passageiros no terminal ou até fora do terminal nomeadamente em hotéis.

c) Locação de infraestruturas aeroportuárias

Rédito proveniente da locação de infraestruturas aeroportuárias, nomeadamente, espaços comerciais e escritórios. Nos espaços comerciais estão incluídos restaurantes, bares, lojas, agências de viagens, bancos e operadoras aéreas localizadas nos aeroportos explorados pela ASA. Os rendimentos resultantes destas locações são reconhecidos na demonstração dos resultados mensalmente durante o período do contrato.

1.20 Responsabilidades assumidas para com o pessoal

De acordo com a legislação Cabo-verdiana vigente, os trabalhadores têm, anualmente, direito a um mês de licença disciplinar remuneradas, que representa um direito adquirido pelo serviço prestado no ano civil anterior ao do seu pagamento. Adicionalmente, a Empresa garante aos trabalhadores o pagamento de subsídio de férias o que, à semelhança das férias, representa um direito adquirido pelo serviço prestado no ano civil anterior ao do seu pagamento. Esta responsabilidade encontra-se apresentada em balanço na rubrica outras contas a pagar (ver nota 21).

Os trabalhadores da ASA encontram-se integralmente abrangidos pelo sistema oficial de previdência social, patrocinado pelo Instituto Nacional de Previdência Social (INPS), não assumindo a Empresa qualquer responsabilidade, presente ou futura, relacionada com o pagamento de pensões ou complementos de reforma.

1.21 Estimativas e Julgamentos

As estimativas e julgamentos efetuados pelo Conselho de Administração são continuamente avaliados e baseiam-se na experiência e outros fatores, designadamente na estimativa sobre eventos futuros que seja provável virem a ocorrer, de acordo com as circunstâncias atuais.

Imparidade de saldos de clientes

A ASA analisa de forma periódica os saldos vencidos de clientes de forma a detetar problemas de imparidade no recebimento destes valores relativos a: (i) risco de crédito; ou (ii) período de regularização estimado.

Provisões

A ASA analisa de forma periódica eventuais obrigações que resultem de eventos passados e que devam ser objeto de reconhecimento ou divulgação.

A subjetividade inerente à determinação da probabilidade e montante de recursos internos necessários para o pagamento das obrigações poderá conduzir a ajustamentos significativos, quer por variação dos pressupostos utilizados, quer pelo futuro reconhecimento de provisões anteriormente divulgadas como passivos contingentes.

Ativos tangíveis

A estimativa das vidas úteis dos ativos, bem como o método de depreciação a aplicar e o valor residual dos ativos, é essencial para determinar o montante das depreciações a reconhecer na demonstração dos resultados de cada exercício.

Estes pressupostos são definidos de acordo com o melhor julgamento do Conselho de Administração para os ativos e negócios em questão, considerando também as práticas adotadas por empresas do setor ao nível internacional.

2 – Caixa e depósitos bancários

O detalhe do montante considerado na rubrica de “Caixa e equivalentes de caixa” na demonstração de fluxos de caixa para os exercícios findos em 31 de Dezembro de 2020 e 2019 é como segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Numerário		
- Caixa	5 832	4 803
Depósitos bancários		
- Depósitos à ordem	525 183	1 293 542
- Depósitos a prazo (< 3 meses)	-	100 000
	<u>525 183</u>	<u>1 393 542</u>
Caixa e equivalentes de caixa (ativo)	<u>531 015</u>	<u>1 398 345</u>
-Depósitos a prazo (> 3 meses)	1 102 176	963 771
Caixa e depósitos bancários (ativo)	<u>1 633 191</u>	<u>2 362 116</u>

3 - Gestão de riscos financeiros

A exposição da Empresa a riscos financeiros não é significativa e refere-se, principalmente, a variações de taxa de câmbio, de taxas de juro e risco de crédito.

i) Risco cambial

O risco cambial resulta de parte dos recebimentos de clientes, nomeadamente, os que são cobrados pela *IATA Clearing House*. Embora a faturação seja efetuada em Escudos Cabo-verdianos, esta é convertida em Dólares Americanos pela IATA no momento em que as recebe, sendo o valor recebido em média 40 dias depois em CVE, ao câmbio do Dólar Americano na data do recebimento.

ii) Risco da taxa de juro

Os empréstimos vencem juros a taxas variáveis, estando a ASA sujeita ao risco da variação da taxa de juro. A ASA não tem definida qualquer política para a cobertura deste risco ou negociados quaisquer instrumentos financeiros derivados que visem a minimização destes impactos.

iii) Risco de crédito

Pela natureza do seu negócio o risco de crédito da ASA está segmentado entre:

- Faturação efetuada às companhias aéreas que sobrevoam o espaço aéreo de Cabo Verde. Neste caso o risco de crédito das companhias filiadas na IATA é minimizado pelo controlo centralizado de cobranças efetuado por esta entidade;
- Faturação efetuada às companhias aéreas que não estão filiadas na IATA e que utilizam os aeroportos e aeródromos geridos pela ASA. Neste caso existe uma grande concentração de risco de crédito relativamente a alguns clientes, que é alvo de avaliação regular por parte da Direção Comercial da ASA, tendo a Empresa adotado algumas medidas que visam a redução do risco de crédito, entre as quais a cobrança *cash* ou pré-pagamento.

iv) Risco de liquidez

A gestão prudente do risco de liquidez implica a manutenção das disponibilidades de fundos através de facilidades de crédito negociadas.

Tem sido efetuado um acompanhamento rigoroso na gestão de tesouraria no que se refere às principais condicionantes como monitorização de posição de clientes e a realização de investimentos.

v) Gestão do capital

O objetivo da ASA em relação à gestão de capital, que é um conceito mais amplo do que o capital relevado no balanço, é salvaguardar a continuidade das operações da Empresa.

O plano de financiamento da ASA é efetuado considerando as necessidades de investimento em infraestruturas, as necessidades de capital relativas à atividade operacional e financeira e as participações do Estado.

4 – Ativos tangíveis

Em 31 de Dezembro de 2020 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	Terrenos	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Equipamento administrativo	Outros ativos tangíveis	Ativos em curso	Total
<i>U=mECV</i>								
1 de Janeiro de 2020								
Custo de aquisição	771	20 312 147	6 027 682	1 434 581	604 130	29 353	238 391	28 647 054
Depreciações acumuladas	-	(10 422 572)	(4 461 029)	(1 406 191)	(566 072)	(23 305)	-	(16 879 169)
Perdas por imparidade acumuladas	-	(42 931)	(11 387)	(12)	(293)	-	-	(54 624)
Valor líquido	771	9 846 644	1 555 266	28 378	37 765	6 048	238 391	11 713 263
Movimento em 2020								
Adições	-	-	3 925	-	1 505	9 236	198 157	212 823
Alienações/Abates	-	-	-	(6 950)	-	-	-	(6 950)
Transferências e abates	-	55 519	259 451	-	14 807	(10 175)	(319 602)	-
Regularizações	-	-	-	-	(1 061)	8 804	(39 265)	(31 522)
Depreciação - alienações e abates	-	-	-	6 950	-	-	-	6 950
Depreciação - exercício	-	(815 118)	(338 320)	(6 191)	(12 549)	(679)	-	(1 172 857)
Depreciação - transf. e abates	-	-	-	-	-	-	-	-
Depreciação - regularizações	-	-	-	44	1 131	(1 061)	-	114
Reversões de perdas por imparidade	-	4 613	1 513	10	157	-	-	6 294
Valor líquido	-	(754 985)	(73 431)	(6 137)	3 989	6 124	(160 709)	(985 149)
31 de Dezembro 2020								
Custo de aquisição	771	20 367 666	6 291 058	1 427 631	619 380	37 217	77 682	28 821 405
Depreciações acumuladas	-	(11 237 689)	(4 799 349)	(1 405 388)	(577 491)	(25 046)	-	(18 044 962)
Perdas por imparidade acumuladas	-	(38 318)	(9 874)	(2)	(135)	-	-	(48 330)
Valor líquido	771	9 091 659	1 481 835	22 241	41 754	12 170	77 682	10 728 112

Em 31 de Dezembro de 2019 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	Terrenos	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Equipamento administrativo	Outros ativos tangíveis	Ativos em curso	Total
<i>U=mECV</i>								
1 de Janeiro de 2019								
Custo de aquisição	771	18 023 139	5 003 568	1 436 636	586 786	33 325	2 984 449	28 068 674
Depreciações acumuladas	-	(9 567 787)	(4 175 762)	(1 406 044)	(547 777)	(22 732)	-	(15 720 102)
Perdas por imparidade acumuladas	-	(48 104)	(13 688)	(45)	(628)	(5)	-	(62 470)
Valor líquido	771	8 407 248	814 118	30 547	38 381	10 588	2 984 449	12 286 102
Movimento em 2019								
Adições	-	720	4 216	4 522	4 504	35 664	633 575	683 200
Alienações	-	-	-	(6 577)	(635)	-	-	(7 212)
Transferências e abates	-	2 316 430	992 571	-	12 462	(37 061)	(3 284 402)	-
Regularizações	-	(28 142)	27 327	-	1 013	(2 575)	(95 230)	(97 607)
Depreciação - alienações	-	-	-	6 577	635	-	-	7 212
Depreciação - exercício	-	(854 785)	(285 267)	(6 724)	(18 930)	(573)	-	(1 166 279)
Depreciação - transf. e abates	-	-	-	-	-	-	-	-
Reversões de perdas por imparidade	-	5 173	2 301	33	336	5	-	7 847
Valor líquido	-	1 439 396	741 148	(2 169)	(615)	(4 540)	(2 746 057)	(572 839)
31 de Dezembro 2019								
Custo de aquisição	771	20 312 147	6 027 682	1 434 581	604 130	29 353	238 391	28 647 055
Depreciações acumuladas	-	(10 422 572)	(4 461 029)	(1 406 191)	(566 072)	(23 305)	-	(16 879 169)
Perdas por imparidade acumuladas	-	(42 931)	(11 387)	(12)	(293)	-	-	(54 623)
Valor líquido	771	9 846 644	1 555 266	28 378	37 766	6 048	238 391	11 713 263

As adições e transferências para ativos tangíveis firmes registadas no exercício de 2020, referem-se, maioritariamente, às seguintes rubricas:

- i. Edifícios e outras construções:
 - a) Adequação da zona de transferências do Aeroporto Internacional Amílcar Cabral no montante de 34.624 mECV;
 - b) Remodelação do Edifício Direção Financeira da ASA no montante de 10.840 mECV;
- ii. Equipamento básico:
 - a) Máquinas de raio-x para inspeção de Bagagem para o Aeroporto Internacional Amílcar Cabral no montante de 126.026 mECV;
 - b) Estações meteorológicas automáticas para Aeroporto Internacional Aristides Pereira e Aeroporto Internacional Amílcar Cabral, no montante 29.742 mECV;
 - c) Estações meteorológicas automáticas para o Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela e Aeroporto Internacional Cesária Évora, no montante 29.588 mECV;
 - d) Estrutura para Sistema de Transporte de Bagagem para o Aeroporto Internacional Amílcar Cabral, no montante 15.045 mECV;
- iii. Equipamento administrativo:
 - a) Equipamentos Informáticos para Aeroportos e Navegação Aérea, no montante 2.852 mECV;

No final de 2020 e 2019 os valores mais significativos incluídos na rubrica “Investimentos em curso” referem-se a:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Ativos em curso		
Aquisição de sistema p/ gestão de informação e dados	22 812	-
Requalificação Zona Envolvente Aeroporto	7 737	-
Empreitada de Remodelação Oficina CVH	4 747	-
Beneficiação Zona Envolvente DNA - Parque	3 390	-
Sistema de Segurança - AIAP	2 123	-
Máquina de raio x para inspeção bagagem	-	27 423
Estações meteorológicas automáticas p/ AIAP e AIAC	-	23 989
Sistema de Comunicação de Voz HF p/ DNA	-	8 315
Equipamentos Informáticos para Aeroportos	-	3 836
Ventilo convetores tipo cassete I, II, III	-	3 300
DME - equipamento para medida de distância	-	2 563
Analizador NAV Normarc para DNA	-	2 134
Desfibrilhadores portáteis e manequins	-	1 534
Outros (< 1.500 mECV)	40	1 705
	40 848	74 799
Adiantamentos por conta ativos em curso		
Hotel Atlântico	36 605	36 605
Smiths Detection	229	-
Máquina Raio-x para Inspeção	-	125 978
Empreitada Pavimentação Acesso a Terminal Carga AIAP	-	1 010
	36 834	163 593
Total ativos em curso	77 682	238 391

No exercício findo em 31 de Dezembro de 2020, o valor líquido dos ativos fixos tangíveis, adquiridos sob o regime de locação financeira é como segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Equipamentos transporte (Valor bruto)- Início do período	9 643	9 639
Adições	-	-
Depreciações acumuladas	<u>(3 980)</u>	<u>(2 603)</u>
Equipamentos transporte - Fim do período	<u>5 663</u>	<u>7 036</u>

As depreciações dos ativos fixos tangíveis encontram-se reconhecidas na rubrica de “Gastos/reversões de depreciação e de amortização” da demonstração dos resultados pela sua totalidade.

Em Dezembro de 2020, devido aos impactos provocados pela disseminação da Covid-19, a ASA efetuou um teste de imparidade para sustentar a recuperabilidade dos seus ativos fixos tangíveis, tendo sido considerada uma unidade geradora de caixa única para todas as atividades desenvolvidas pela Empresa.

O teste de imparidade ao valor dos ativos fixos tangíveis foi realizado com base no cálculo do valor de uso garantindo o cumprimento da NCRF 17 – Imparidade de ativos.

Para determinação do valor de uso foi utilizado o método dos Fluxos de Caixa Descontados (DFC).

Os *cash flows* futuros foram descontados através de uma taxa WACC, calculada com recurso aos parâmetros referidos abaixo:

<u>Descrição</u>	<u>2020</u>	<u>2019</u>
% Dívida	43%	-
% Capital	66%	-
Custo da Dívida	2,87%	-
Custo do Capital	10,52%	-
<u>Custo Médio Ponderado de Capital (WACC)</u>	<u>7,92%</u>	-

Foi considerado um período explícito de projeções até ao ano de 2025 na determinação dos “*cash flows*” futuros da Empresa. O período após 2025 foi englobado no valor de uso através do cálculo na perpetuidade, utilizando uma taxa de crescimento nominal na perpetuidade de 3%.

Para determinação dos *cash flows* futuros a descontar foi estabelecido um conjunto de pressupostos em relação à evolução do mercado e estabelecidas premissas quanto à evolução da atividade, designadamente ao nível de tráfego de aeronaves e movimentação de passageiros nos aeroportos de Cabo Verde.

Estima-se que a atividade nos aeroportos de Cabo Verde, em 2025, atingirá os 2,3 milhões de passageiros. Para o período após 2025 (perpetuidade), sendo o turismo um motor da economia do país, a evolução foi definida numa base conservadora de sensivelmente metade das previsões para a evolução do PIB do país.

Os resultados da avaliação foram alvo de análise de sensibilidade através de variações das taxas de desconto (“WACC”) e das taxas de crescimento na perpetuidade.

A análise do valor de uso que resulta da avaliação dos fluxos de caixa gerados pela ASA, complementado pela análise de sensibilidade, permite concluir que não existem indícios de imparidade a reconhecer em relação à recuperabilidade dos Ativos Fixos Tangíveis que constam das Demonstrações Financeiras da empresa.

5 – Ativos intangíveis

A rubrica de ativos intangíveis engloba, valores capitalizados com a aquisição de diversos tipos de Software, de suporte às atividades desenvolvidas pela ASA.

A evolução registada para os exercícios apresentados é como segue:

	2020			2019		
	Programas de computador	Ativos intangíveis em curso	Total	Programas de computador	Ativos intangíveis em curso	Total
A 1 de Janeiro						
Custo de aquisição	264 236	765	265 000	258 773	560	259 333
Amortizações acumuladas	(252 925)	-	(252 925)	(207 221)	-	(207 221)
Valor líquido	11 311	765	12 076	51 552	560	52 112
Adições	-	1 607	1 607	5 462	205	5 667
Transferências	2 372	(2 372)	-	-	-	-
Regularizações	-	-	-	-	-	-
Amortizações- regularizações	186	-	186	-	-	-
Amortizações - exercício	(7 559)	-	(7 559)	(45 704)	-	(45 704)
Movimentos do período	(5 001)	(765)	(5 766)	(40 241)	205	(40 037)
31 De Dezembro						
Custo de aquisição	266 607	-	266 607	264 236	765	265 000
Amortizações acumuladas	(260 298)	-	(260 298)	(252 925)	-	(252 925)
Valor líquido	6 310	-	6 310	11 311	765	12 076

As transferências referentes a programas de computador referem-se a:

- i) Software OPMANAGER – no montante de 1.440 mECV;
- ii) Produção Solução EYEPLUG para Aeroportos – no montante de 932 mECV.

6 – Participações financeiras – Método de equivalência patrimonial

As subsidiárias registadas sob o método de equivalência patrimonial correspondem às participações financeiras da ASA na Cabo Verde Handling - Sociedade Unipessoal S.A. (CV Handling) e na Cabo Verde Telecom S.A. (CV Telecom).

O detalhe destas participações a 31 de Dezembro de 2020 e 31 de Dezembro de 2019 foi o seguinte:

Empresas	Sede Social		Percentagem capital		Valor Contabilístico		Informação financeira da empresa associada (valores em mECV)			
	Localidade	País	2020	2019	2020	2019	Ativo	Capital Próprio	Proveitos	Resultado do exercício
Cabo Verde Handling	Ilha do Sal	Cabo Verde	100%	100%	820 470	1 594 158	2 229 472	820 470	755 511	(543 651)
Cabo Verde Telecom	Ilha de Santiago	Cabo Verde	20%	20%	1 349 197	1 326 060	13 133 993	6 630 295	2 769 560	206 181

O objeto principal da CV Handling é a prestação de serviços de assistência às aeronaves em escala nos aeroportos e aeródromos do país.

Para regularização de parte da dívida da TACV para com a ASA foi transmitida a totalidade do capital desta sociedade para ASA no montante 3.198.260 mECV como resulta da Ata da Assembleia Geral Extraordinária realizada no dia 19 de Agosto de 2014, tornando-se a ASA acionista único da CV Handling.

Em 2019 a ASA adquiriu 20% de ações da Cabo Verde Telecom, empresa que opera no setor das Telecomunicações em Cabo Verde, pelo montante de 1.325.501 mECV, correspondente à participação de

20% do capital desta Sociedade com referência a 31 de Dezembro de 2018, pelo que não foi gerado qualquer *Goodwill*. A informação financeira apresentada relativamente à Cabo Verde Telecom teve por base demonstrações financeiras ainda não formalmente aprovadas e auditadas com referência a 31 de Dezembro 2020, as quais não têm vindo a apresentar diferenças significativas face à versão final.

O movimento ocorrido na rubrica de participações financeiras em subsidiárias no ano de 2020 foi o seguinte:

	Saldo Inicial	Aquisições	Adições	Reduções	Ajustamentos	Dividendos	Saldo Final
Cabo Verde Handling	1 594 158	-	-	(543 651)	-	(230 037)	820 470
Cabo Verde Telecom	1 326 060	-	41 236	-	657	(18 756)	1 349 197
Total	2 920 218	-	41 236	(543 651)	657	(248 792)	2 169 668

O *Goodwill* positivo, que se encontra incluído na rubrica de ativos intangíveis é, na sua totalidade, referente à participação financeira na CV Handling.

O valor do *Goodwill* em 31 de Dezembro de 2020, que se manteve inalterado em relação a 31 de Dezembro de 2019, foi originalmente determinado de acordo com o procedimento divulgado:

Empresa	Segmento	Valor de aquisição	Valor líquido do justo valor dos ativos/passivos adquiridos	Goodwill		
				Valor Original	Imparidade reconhecida	Valor em 31 de Dezembro 2020
Cabo Verde Handling	Serviços de Handling	3 198 260	188 000	3 010 260	-	3 010 260

Em Dezembro de 2020, a ASA efetuou um teste de imparidade ao valor da participação na CV Handling incluindo *Goodwill*, o qual sustenta a recuperabilidade do valor do *Goodwill* evidenciado nas demonstrações financeiras.

O teste de imparidade ao valor do Goodwill foi realizado com base no cálculo do valor de uso garantindo o cumprimento da NRF 17 - Imparidade de Ativos.

Para determinação do cálculo do valor de uso foi utilizado o método dos Fluxos de Caixa Descontados (*Discounted Cash Flows* ou "DCF").

Os *Cash Flows* futuros foram descontados através de uma taxa WACC (*Weighted Average Cost of Capital*), calculada com recurso aos parâmetros referidos no quadro seguinte:

Descrição	2020	2019
% Dívida	33%	17%
% Capital	67%	83%
Custo da Dívida	3,71%	4,01%
Custo do Capital	10,44%	11,38%
Custo Médio Ponderado de Capital (WACC)	8,20%	10,16%

Foi considerado um período explícito de projeções até ao ano de 2025 na determinação dos "*cash flows*" futuros da Subsidiária Cabo Verde Handling. O período após 2025 foi englobado no valor de uso através do cálculo na perpetuidade, utilizando uma taxa de crescimento nominal na perpetuidade de 3%.

Para determinação dos *cash flows* futuros a descontar foi estabelecido um conjunto de pressupostos em relação à evolução do mercado e estabelecidas premissas quanto à evolução da atividade, designadamente ao nível de tráfego de aeronaves e movimentação de passageiros nos aeroportos de Cabo Verde.

Estima-se que a atividade nos aeroportos de Cabo Verde em 2025 atingirá os 2,3 milhões de passageiros. Para o período após 2025 (perpetuidade), sendo o turismo um motor da economia do país, a evolução foi definida numa base conservadora de sensivelmente metade das previsões para a evolução do PIB do país.

Os resultados da avaliação foram alvo de análise de sensibilidade através de variações das taxas de desconto (“WACC”) e das taxas de crescimento na perpetuidade.

A análise do valor de uso que resulta da avaliação dos fluxos de caixa gerados pela Cabo Verde Handling, complementado pela análise de sensibilidade, permite concluir que não existem indícios de imparidade a reconhecer em relação ao valor do Goodwill, da participação financeira valorizada através do método de equivalência patrimonial e das contas a receber desta subsidiária que constam das Demonstrações Financeiras da empresa.

7 – Outros ativos financeiros

Em 31 de Dezembro de 2020 e 31 de Dezembro de 2019, os ativos reconhecidos nesta rubrica referem-se a:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Ações	232 839	265 487
Obrigações	187 080	187 080
Total	<u>419 919</u>	<u>452 567</u>
Imparidade Ativos Financeiros	<u>(110 079)</u>	<u>(110 079)</u>
	<u>309 840</u>	<u>342 488</u>

Ações

Em 31 de Dezembro de 2020 e 31 de Dezembro de 2019, os ativos reconhecidos nesta rubrica correspondem a participações de capitais adquiridas pela ASA, nas seguintes entidades:

		<u>Nº acções</u>	<u>2020</u>	<u>Nº acções</u>	<u>2019</u>
Banco Comercial do Atlântico	i)	28 780	54 682	28 780	69 935
Sociedade Multipessoal Lda	ii)	3 000	134	3 000	134
Afreximbank	iii)	110	<u>178 024</u>	110	<u>195 418</u>
Total			<u>232 839</u>		<u>265 487</u>

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Aumentos/(reduções) de justo valor	<u>(15 253)</u>	<u>12 375</u>

i) Em 21 de Dezembro de 2000 a ASA adquiriu um lote de 20.000 ações ao preço unitário de 2.328 ECV e um lote de 1.725 ações ao preço unitário de 2.280 ECV. Em 26 de Março de 2009 a ASA adquiriu um lote adicional de 7.055 ações pelo valor de 2.386 ECV cada.

Estas ações encontram-se depositadas numa conta título na Agência do BCA no Sal.

As ações encontram-se valorizadas ao justo valor de acordo com cotação na Bolsa de Valores de Cabo Verde, conforme boletim publicado com referência às datas do balanço apresentadas:

- Cotação a 31 de Dezembro de 2020: 1.900 ECV/ ação
- Cotação a 31 de Dezembro de 2019: 2.430 ECV/ ação

Os ganhos e reduções de justo valor registados na rubrica “Aumentos/ reduções de justo valor” na demonstração dos resultados são, na sua totalidade, referentes às ações do BCA.

ii) Em 2012, conforme referido na ata da assembleia-geral realizada a 5 de Outubro de 2012 (ata nº 02/AG/ASA/2012), a ASA alienou a participação social que detinha na Sociedade Multipessoal, Lda. A participação resultou de uma parceria efetuada com a Multipessoal Portugal, empresa do Grupo BES, onde a ASA participava em 30% do capital social correspondente a 3.000 ações com valor nominal de 1.000 ECV cada e assumia o controlo conjunto.

O fecho desta operação resultou uma valorização nula da participação. Desta forma, foi efetuado o ajustamento da participação no valor de 134 mECV.

iii) Em 2019 a ASA adquiriu um lote de 110 ações do Afreximbank no valor global de 194.162 mECV (1.985.010,72 USD). A estrutura de capital do banco é dividida em *paid-in* e *callable capital*, representando 40% e 60% do investimento, respetivamente. O investimento realizado pela ASA, foi referente à componente *paid-in capital*, permanecendo 60% como *callable capital*.

Dadas as ações serem detidas em dólares americanos e dada a sua valorização cambial, as referidas ações encontram-se valorizadas, a 31 de Dezembro de 2020, em 178.024 mECV.

Obrigações

Em 31 de Dezembro de 2020 e a 31 de Dezembro de 2019, os ativos reconhecidos nesta rubrica correspondem a títulos de dívida adquiridos pela ASA, emitidos pelas seguintes entidades:

2020			
Descrição	Nº Obrigações	Condições	Valor
Obrigações SOGEI	19 971	Euribor 6 meses + 2,75%;	19 971
Obrigações Fast Ferry	90 000	1º ao 5º Cupão (2009 a 2012): 9%; 6º ao 10º Cupão (2012 a 2014): 7,5%; 11º ao 12 Cupão (2015): 8,75%; 13º Cupão (2016): fixa e igual a 10%; 14º a 40º (2016 a 2029) Cupão: fixa e igual 4%. Reembolso em 2029;	89 975
Obrigações BAI	34 635	34.635 com taxa TLC -1,5% (Floor: 4,25% CAP 6,00%) e com reembolso em 2022;	34 635
Obrigações BAI	42 499	42.499 com taxa TD +2,75% (Floor: 4,00% CAP 5,5%) e com reembolso em 2025.	42 499
Total			187 080

2019			
Descrição	Nº Obrigações	Condições	Valor
Obrigações SOGEI	19 971	Euribor 6 meses + 2,75%;	19 971
Obrigações Fast Ferry	90 000	1º ao 5º Cupão (2009 a 2012):9%;6º ao 10º Cupão (2012 a 2014): 7,5%;11º ao 12 Cupão (2015):8,75%; 13º Cupão (2016):fixa e igual a 10%; 14º a 40º (2016 a 2029) Cupão: fixa e igual 4%. Reembolso em 2029;	89 975
Obrigações BAI	34 635	34.635 com taxa TLC -1,5% (Floor: 4,25% CAP 6,00%) e com reembolso em 2022;	34 635
Obrigações BAI	42 499	42.499 com taxa TD +2,75% (Floor: 4,00% CAP 5,5%) e com reembolso em 2025.	42 499
Total			187 080

Obrigações SOGEI:

Em 2013, atendendo às dificuldades financeiras da SOGEI, foi constituída uma provisão para fazer face ao risco de imparidade das referidas obrigações.

Em 2014 foi prorrogado o prazo de maturidade do empréstimo obrigacionista da SOGEI para 18 de fevereiro de 2017 (maturidade inicial em 2014).

Obrigações Fast Ferry:

Por deliberação da Assembleia-Geral da Fast Ferry em Março de 2012, ocorreu uma alteração nas condições destas obrigações, nomeadamente alteração do prazo de reembolso para 2029, bem como da alteração da taxa anual nominal de 9% para 7,5% (2012;2014); 8,75% (2015); 10% (2016); 4% (2017, 2018, 2029).

Em 2015, face às dificuldades financeiras da Fast Ferry (CVFF), em efetuar os pagamentos de cupões vencidos, foi reconhecida a imparidade sobre a totalidade destas obrigações.

Em 2016 as condições das obrigações da Fast Ferry foram alteradas, com os obrigacionistas a serem separados em 4 grupos (A,B,C e D) conforme o tipo do investidor (institucional ou particular) e volume do investimento, ficando a ASA enquadrada no grupo B.

Obrigações BAI:

i) Em 31 de Dezembro de 2018, a ASA adquiriu um lote de 34.635 obrigações do banco BAI ao preço unitário de 1.000 ECV, reembolso previsto para 2022.

ii) Em 10 de Dezembro de 2019, a ASA adquiriu um lote de 42.499 obrigações do banco BAI ao preço unitário de 1.000 ECV, reembolso previsto para 2025.

Estas obrigações encontram-se depositadas numa conta título na Agência do BAI no Sal.

Imparidades em investimentos financeiros

Em 31 de Dezembro de 2020 não se verificaram variações no valor de imparidade para investimentos financeiros, conforme se descreve abaixo:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
A 1 de Janeiro	110 079	110 079
Aumentos	-	-
Reduções	-	-
Transferências	-	-
A 31 de Dezembro	110 079	110 079

8 – Impostos diferidos

A 31 de Dezembro de 2020 e 31 de Dezembro de 2019, a ASA apresenta os seguintes saldos de ativos por impostos diferidos:

	<u>Imposto diferido ativo</u>
1 de Janeiro de 2019	135 139
Aumentos / (reduções) por resultados	(17 047)
31 de Dezembro de 2019	118 092
Aumentos / (reduções) por resultados	347 290
31 de Dezembro de 2020	465 382

O detalhe da natureza dos impostos diferidos ativos para o exercício de 2020 e 2019 apresentados é como segue:

	<u>Outras Provisões</u>	<u>Cobrança duvidosa</u>	<u>Inventários</u>	<u>Imparidade Ativos Financeiros</u>	<u>Prejuízos Fiscais</u>	<u>Total</u>
A 1 de Janeiro de 2020	60 059	17 093	16 722	24 218	-	118 092
Constituição por resultados	205	45 143	-	-	304 121	349 469
Reversão por resultados	(2 179)	-	-	-	-	(2 179)
Movimento do exercício	(1 974)	45 143	-	-	304 121	347 290
A 31 de Dezembro de 2020	58 085	62 236	16 722	24 218	304 121	465 382

	Outras Provisões	Cobrança duvidosa	Inventários	Imparidade Ativos Financeiros	Prejuízos Fiscais	Total
A 1 de Janeiro de 2019	91 163	3 036	16 722	24 218	-	135 139
Constituição por resultados	56 573	14 057	-	-	-	70 630
Reversão por resultados	(87 677)	-	-	-	-	(87 678)
Movimento do exercício	(31 104)	14 057	-	-	-	(17 047)
A 31 de Dezembro de 2019	60 059	17 093	16 722	24 218	-	118 092

A movimentação em 2020 inclui os prejuízos fiscais gerados no exercício de 2020. De acordo com a legislação em vigor, a dedução dos prejuízos fiscais encontra-se limitado a 50% do lucro tributável apurado no exercício em que seja realizada a dedução, a utilizar até 2027, data limite para a sua utilização. A Empresa considera os ativos por impostos diferidos associados a prejuízos fiscais inteiramente realizáveis, tendo por base a análise de imparidade efetuada.

9 – Propriedades de investimento

Em 31 de Dezembro de 2020 e 31 de Dezembro de 2019 os itens classificados como propriedades de investimento são como se segue:

	2020	2019
Ativos fixos tangíveis		
Terrenos	771	771
Moradias	10 080	10 080
	10 851	10 851

10 – Inventários

O detalhe de inventários em 31 de Dezembro de 2020 e 31 de Dezembro de 2019 é como se segue:

	2020	2019
Material auto	64 093	56 465
Materiais de telecomunicações	24 046	20 566
Material elétrico	15 293	15 669
Material de construção	3 773	4 595
Outros materiais (< 5.000)	10 926	9 497
Total inventário em armazém	118 130	106 792
Ajustamentos a inventários	(76 009)	(76 009)
	42 121	30 783
Inventários em trânsito	57 409	78 868
Total inventários	99 530	109 651

Os inventários em trânsito referem-se a inventários em processo de desalfandamento.

Ajustamentos em inventários

A 31 de Dezembro de 2020 e 31 de Dezembro de 2019, não se verificaram variações nos ajustamentos de inventários:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
A 1 de Janeiro	76 009	76 009
Aumentos	-	-
Reduções	-	-
Utilizações	-	-
A 31 de Dezembro	<u>76 009</u>	<u>76 009</u>

11 – Clientes

Em 31 de Dezembro de 2020 e 31 de Dezembro de 2019, a composição da rubrica de clientes, é como segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Clientes c/c	2 589 947	3 283 349
Perdas por imparidade	<u>(2 041 044)</u>	<u>(1 561 440)</u>
Total Clientes	<u>548 903</u>	<u>1 721 909</u>

Os saldos de clientes conta corrente (“Clientes c/c”) resultam, essencialmente, da faturação das taxas de rota às companhias aéreas pela utilização do espaço aéreo de Cabo Verde e da faturação das taxas aeroportuárias.

O resumo dos saldos de clientes, sem considerar o ajustamento para imparidade, é como se mostra abaixo:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Halcyonair Cabo Verde	341 145	341 145
Arik Air	303 515	306 537
TACV - Cabo Verde Airlines	256 961	401 977
Cabo Verde Handling Assistência	91 734	15 880
TAP Air Portugal	73 070	219 413
Cabo Verde Handling	72 229	63 372
Binter Cabo Verde	66 000	88 725
Ghana Airways	57 063	57 063
Air Comet	56 551	56 551
Freitas Catering Services	53 034	52 523
Southern Winds	52 586	52 586
Tui Airlines Netherlands	37 215	36 742
Tuifly Nordic	29 974	33 832
Iberia - Linhas Aereas Espana	25 877	69 991
Thomas Cook Scandinavian	22 136	29 516
Group Air France	20 687	41 254
British Airways	17 023	31 434
TAM - Linhas Aereas	14 480	53 327
South African Airways	5 375	38 886
Air Europa	7 890	38 701
Thomsonfly	87	77 628
Tui Fly	474	37 206
Outros < 30.000 Contos	984 840	1 139 061
	<u>2 589 947</u>	<u>3 283 349</u>

- i) Com o objetivo de regularizar a conta a receber dos TACV, foi celebrado um acordo entre os TACV, a Newco - Reclamação e Resolução de Créditos, Sociedade Unipessoal, S.A. ("Newco") e o Estado de Cabo Verde, o qual formaliza a transferência dos créditos até Fevereiro de 2019 referentes aos TACV para a Newco. A regularização deste saldo junto da Newco, será efetuado através de encontro de contas a realizar com o acionista Estado de Cabo Verde via dividendos que lhe serão devidos futuramente. Em 31 de dezembro de 2020 a conta a receber da Newco é de 349.941 mECV (Nota 15). Adicionalmente, foi efetuada perda por imparidade no montante de 243.320 mECV ao remanescente da dívida líquida dos TACV.

Adiantamentos de Clientes

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
DEF Fronteira	-	181 996
Outros (< 2.000 mECV)	5 760	5 546
	<u>5 760</u>	<u>187 542</u>

- i) Valores recebidos por conta da taxa de segurança internacional.

A variação da rubrica perdas por imparidade a 31 de Dezembro de 2020 e 31 de Dezembro de 2019 é a seguinte:

	<u>Imparidade</u>
A 1 de Janeiro de 2019	1 538 071
Aumentos	57 628
Reduções	(34 259)
A 31 de Dezembro de 2019	1 561 440
Aumentos	517 007
Reduções	(37 402)
A 31 de Dezembro de 2020	2 041 045

O aumento da perda por imparidade em 2020 respeita ao risco de cobranças de faturação em atraso de recebimento. A reversão resulta de recebimentos, cuja imparidade tinha sido reconhecido em exercícios anteriores.

12 – Adiantamentos a fornecedores

Em 31 de Dezembro de 2020 e 31 de Dezembro de 2019, a composição da rubrica de adiantamentos a fornecedores, é como se segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
INMG - Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica	3 000	3 000
ADB - Safegate	1 575	376
Sombras	1 154	1 221
ALDINI - Sociedade de Importações e Exportações	1 093	3 272
Outros (<1.000 mECV)	5 309	5 805
Sub total	12 131	13 675
Ajustamentos	(6 122)	(5 190)
Total	6 009	8 485

Os saldos apresentados acima, compreendem os adiantamentos efetuados a fornecedores de acordo com os termos acordados para fornecimento de bens ou prestação de serviços.

Ajustamentos de adiantamentos

	<u>Ajustamentos</u>
A 1 de Janeiro de 2019	13 721
Reduções	(8 531)
A 31 de Dezembro de 2019	5 190
Aumentos	932
A 31 de Dezembro de 2020	6 122

13 – Estado e outros entes públicos

Em 31 de Dezembro de 2020 e 31 de Dezembro de 2019, os saldos ativos e passivos de “Estado e outros entes públicos” são como segue:

	<u>2020</u>		<u>2019</u>	
	<u>Devedor</u>	<u>Credor</u>	<u>Devedor</u>	<u>Credor</u>
Imposto s/ rendimentos- IRPC	196 844	-	-	(43 663)
Retenções Imposto s/ rendimento - IRPS	-	(10 314)	-	(18 114)
Imposto s/ valor acrescentado - IVA	181 483	-	262 635	-
Contribuições p/ Previdência	-	(22 821)	-	(34 321)
Outros impostos	46	-	46	-
	378 373	(33 135)	262 681	(96 098)

Saldos devedores

Os saldos devedores desta rubrica referem-se ao valor do IVA - Imposto sobre o Valor Acrescentado a recuperar, relativo aos exercícios de 2019 e 2020 e o pagamento por conta efetuado no exercício.

Em 31 de Dezembro de 2020, encontra-se em processo de inspeção, o pedido de reembolso, efetuado em Fevereiro de 2020, referente ao IVA de 2019. Em Janeiro de 2020, a ASA obteve o reembolso do IVA de 2017 e 2018, no montante de 160.223 mECV.

Saldos credores

As rubricas “Retenções IRPS” e “Contribuições p/ previdência” referem-se às retenções efetuadas sobre as remunerações dos empregados e contribuições da ASA, a pagar até 15 do mês seguinte à data de balanço.

O saldo de IRPC a 31 de Dezembro de 2020 e 31 de Dezembro de 2019, é o seguinte:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Estimativa de IRPC do exercício (Nota 29)	1 087	492 126
Pagamentos por conta	(186 880)	(430 842)
IRPC de exercícios anteriores	<u>(11 051)</u>	<u>(17 621)</u>
Total	<u>(196 844)</u>	<u>43 663</u>

Com a publicação da Lei nº82/VIII/2015, de 07 de Janeiro, foi aprovado o Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (IRPC), segundo o qual o lucro tributável é determinado com base no somatório do resultado líquido do período e das variações patrimoniais positivas e negativas verificadas no mesmo período e não refletidas naquele resultado determinados com base na contabilidade e eventualmente corrigidos nos termos do CIRPC.

Sobre este resultado é aplicada uma taxa de 22%, fixada pela Lei n.º 44/IV/2018 de 31 de dezembro. Tendo em conta os resultados negativos registados no exercício, o valor estimado do imposto a pagar é apenas o valor da tributação autónoma, a liquidar junto das autoridades fiscais até Maio de 2021.

14 – Acionistas

Em 31 de Dezembro de 2020 e 31 de Dezembro de 2019, a ASA tem registado os seguintes saldos em aberto com o seu acionista, o Estado de Cabo Verde.

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Não Corrente		
Dívida Obras de expansão AIPNM i)	-	(781 007)
Total Não Corrente	<u>-</u>	<u>(781 007)</u>
Corrente		
Dívida Obras de expansão AIPNM i)	(1 673 586)	(1 392 579)
Sub total	<u>(1 673 586)</u>	<u>(1 392 579)</u>
Resultados atribuídos ii)	(695 404)	(94 496)
Total Corrente	<u>(2 368 990)</u>	<u>(1 487 076)</u>
Total	<u>(2 368 990)</u>	<u>(2 268 083)</u>

i) Dívida Obras de modernização e ampliação do Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela

O valor remanescente refere-se às obras de expansão do Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela com financiamento suportado pelo Estado de Cabo Verde. O investimento total ascendeu no final do projeto a 3.075.216 mECV. O investimento incorrido foi registado nesta rubrica por contrapartida do ativo tangível da Empresa (nota 4). Parte do valor foi regularizado junto do Estado em 2019 e 2020, sendo o remanescente montante a ser regularizado em 2021.

ii) Resultados atribuídos

Este saldo inclui parte dos dividendos a pagar ao Estado de Cabo Verde relativo ao exercício de 2016 e remanescente de 2019.

Na Assembleia Geral de 19 de Novembro de 2020 deliberou-se a distribuição de 50% do resultado líquido do exercício de 2019 em dividendos ao acionista.

15 – Outras contas a receber

		2020			2019		
		Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Fundo social ASA	i)	34 976	15 385	50 361	38 873	24 619	63 492
Empréstimos ao pessoal	ii)	21 827	-	21 827	24 998	-	24 998
Cabo Verde Handling	iii)	379 678	-	379 678	183 056	-	183 056
AAC - Agência de Aviação Civil	iv)	2 591	130 924	133 515	9 715	121 431	131 146
NewCo	v)	69 155	280 786	349 941	123 898	152 720	276 618
Cabo Verde Telecom	vi)	18 757	-	18 757	36 298	-	36 298
Outros Devedores		9 388	-	9 388	11 065	-	11 065
	Sub total	536 372	427 095	963 466	427 903	298 770	726 673
Ajustamentos	vii)	(36 442)	-	(36 442)	(16 560)	-	(16 560)
	Outros devedores	499 929	427 095	927 024	411 343	298 770	710 113
Devedores por acréscimos de rendimentos	viii)	101 470	-	101 470	287 061	-	287 061
	Total	601 399	427 095	1 028 494	698 404	298 770	997 174

i) Fundo social ASA

Saldo referente aos apoios dados aos empregados na forma de empréstimos ou participações para apoio na educação, na doença, na aquisição de casa própria, na aquisição de equipamento informático e outros. Estes empréstimos vencem juro a uma taxa bonificada.

ii) Empréstimos concedidos ao pessoal

O saldo desta rubrica compreende empréstimos para aquisição de viatura e outros benefícios. Os empréstimos, destinados à aquisição de viaturas, vencem juros a uma taxa de 2,1% e têm um período de reembolso superior a 12 meses.

iii) Cabo Verde Handling

Este saldo refere-se a serviços prestados pela Empresa e a dividendos a receber referentes ao exercício de 2018 e 2019.

iv) AAC – Agência de Aviação Civil

O saldo desta rubrica regista valores a serem deduzidos aos pagamentos mensais à AAC, referentes a serviço da dívida por crédito contraído pela ASA em nome da AAC para efeitos de um *International Aviation Safety Assessment* da ICAO (nota 19), ao abrigo de acordo assinado a 31 de Julho de 2015.

v) Newco

A regularização deste saldo, tem sido efetuado via encontro de contas realizado com o acionista Estado de Cabo Verde através de dividendos que lhe são devidos, tendo iniciado em 2018 e com término previsto para 2021. Em 2020 foi regularizado o valor de 69.155 mECV por via de retenção de dividendos e por via de mais um acordo foi reforçado o saldo pela transferência de dívida dos TACV no montante de 166.975 mECV.

A variação do valor entre Dezembro de 2019 e Dezembro de 2020 deve-se também à valorização cambial do dólar americano, dado a celebração do acordo nesta moeda.

vi) Cabo Verde Telecom

Este saldo refere-se a dividendos a receber referentes ao exercício de 2019.

vii) Ajustamentos para devedores de cobrança duvidosa

O ajustamento para devedores de cobrança duvidosa destina-se a fazer face ao risco de cobrança dos devedores identificados. O aumento em 2020 refere-se ao efeito do desconto da dívida da Newco.

viii) Devedores por acréscimo de rendimentos

Em 31 de Dezembro de 2020, o saldo desta rubrica refere-se essencialmente à especialização da faturação a emitir relativamente à taxa de assistência devida pela CV Handling (Nota 32).

16 – Capital

Em 31 de Dezembro de 2020 e 31 de Dezembro de 2019, o capital social da ASA, encontra-se totalmente subscrito e realizado, conforme detalhe abaixo:

	2020		
	Número de acções	Valor nominal por acção	Capital Social
Capital Social	550 000	10	5 500 000

17 – Reservas e outras rubricas de capital próprio

A movimentação das reservas em 2020 e no exercício de 2019 é como segue:

	Reservas legais	Outras Reservas	Total
A 1 de Janeiro de 2019	345 145	4 845 971	5 191 116
Distribuição de dividendos	-	-	-
Reclassificação	-	-	-
Transferências	110 517	994 655	1 105 172
A 31 de Dezembro de 2019	455 662	5 840 626	6 296 288
Distribuição de dividendos	-	-	-
Reclassificação	-	-	-
Transferências	120 091	1 080 817	1 200 908
A 31 de Dezembro 2020	575 753	6 921 443	7 497 196

Os movimentos registados nas Reservas em 2020 resultaram das deliberações da Assembleia-Geral em 19 de Novembro de 2020 onde foram aprovadas as contas de 2019 e a devida aplicação de Resultados.

- Reserva Legal (5%) ----- 120.090 mECV
- Reservas Livres (45%) ----- 1.080.817 mECV
- Distribuição Dividendos (50%) ----- 1.200.908 mECV

No decurso do exercício de 2020 procedeu-se ao pagamento de dividendos no montante de 530.845 mECV.

18 - Provisões

A evolução das provisões no exercício de 2020 e no exercício de 2019 é como segue:

	Impostos	Outras Provisões	Total
A 1 de Janeiro de 2019	98 523	-	98 523
Constituição	19 831	251 246	271 076
Redução	(32 436)	-	(32 436)
A 31 de Dezembro de 2019	85 917	251 246	337 163
Constituição	17 422	50 246	67 668
Redução	-	(54 939)	(54 939)
A 31 de Dezembro de 2020	103 339	246 553	349 892

Provisão para impostos

a) Imposto Único sobre o Património

Em 2013 a ASA foi notificada pela Câmara Municipal da Praia (CMP), através da nota refª 206/CMP/DAF/2013 de 31 de setembro, na sequência da avaliação predial efetuada por esta às instalações do Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela, a pagar o montante de 32.723 mECV. A ASA, não concordando, contestou a liquidação tendo pago parte do valor (12.145mECV). O remanescente (19.978 mECV), por prudência, encontra-se provisionado.

Em 2016 foi efetuado um reforço da provisão do IUP no total de 27.666 mECV, devido a correspondências e debates efetuados com a Administração Fiscal, prevendo-se que a ASA teria de efetuar o pagamento desse IUP.

No exercício de 2020 foi reforçada a provisão para pagamento do IUP no total de 9.222 mECV.

b) Reembolso do IVA

A empresa apresenta a um saldo de IVA a recuperar no montante de 181.483 mECV, referente aos anos de 2019 e 2020 (Nota 13). Entendeu-se provisionar 18.809 mECV para eventuais correções que possam verificar-se, no âmbito duma eventual inspeção fiscal.

Em Julho de 2019, a ASA procedeu ao pedido de reembolso do IVA, relativo aos exercícios de 2017 e 2018, no montante de 178.762 mECV, tendo a Empresa sido inspecionada no decurso de 2019. Em Janeiro de 2020, a ASA obteve o reembolso do referido IVA, no montante de 160.223 mECV.

Em Dezembro a provisão foi reforçada em 8.199 mECV, face aos valores a receber do exercício de 2020.

Outras provisões

c) Pré-reformados

O saldo corresponde ao valor atual das prováveis responsabilidades que a Empresa terá a assumir nos próximos exercícios com pré-reformas. O programa de reforma antecipada criado pela ASA conta com 38 colaboradores a 31 de Dezembro de 2020, e pressupõe que até a entrada na idade da reforma a Empresa irá assegurar o pagamento de entre 70% a 80% da remuneração base dos colaboradores, incluindo os custos com previdência social, sendo a idade de reforma de 60 anos para as mulheres e 65 anos para os homens, podendo estes ser chamados ao ativo da Empresa, caso esta assim o decida. O valor atual destas responsabilidades foi calculado com base na taxa de desconto de 3,94%, correspondente à taxa de juro das obrigações do Tesouro, com maturidade de 10 anos.

19 – Financiamentos obtidos

Em 31 de Dezembro 2020 e 31 de Dezembro de 2019 os saldos dos financiamentos obtidos são os seguintes:

		2020			2019		
		Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
ECOBANK/BICV- Cobertura Invest. Aerop.	i)	92 834	2 228 016	2 320 850	362 299	1 992 646	2 354 945
ICO- Expansão dos terminais AIAC e AIAP	ii)	-	1 540 718	1 540 718	-	1 540 718	1 540 718
Empréstimo Obrigacionista 2017	iii)	-	500 000	500 000	-	500 000	500 000
CECV- Investimento Financeiro	iv)	16 867	419 230	436 097	63 100	379 742	442 842
BCA- Expansão Plataforma do ABV	v)	15 357	376 243	391 601	57 332	333 777	391 109
Empréstimo Obrigacionista 2016	vi)	-	250 000	250 000	-	250 000	250 000
BAI- Adequação e certificação do sistema de aviação civil de Cabo Verde da AAC (Nota 15)	vii)	2 591	131 770	134 362	9 715	122 291	132 006
CECV- Reabilitação da pista do AIAP	viii)	8 109	98 803	106 912	30 070	82 808	112 878
BCA- Fiscalização expansão dos terminais AIAC e AIAP	ix)	2 583	58 929	61 512	9 645	52 998	62 642
BICV - Camada Desgate AIPNM	x)	10 388	-	10 388	19 630	-	19 630
		148 730	5 603 709	5 752 439	551 791	5 254 979	5 806 770
Juros a pagar - especialização (Nota 32)	xi)	22 212	-	22 212	17 900	-	17 900
Loações financeiras	xii)	-	-	-	1 078	239	1 317
		170 942	5 603 709	5 774 651	570 768	5 255 219	5 825 987

i) ECOBANK/BICV – Cobertura de Investimentos Aeroportuários

Financiamento obtido em 6 de Junho de 2019 agrupado pelo sindicato bancário ECOBANK e BICV, destinado a cobertura de investimentos aeroportuários realizados.

Financiamento com valor nominal de 23.000.000 Euros (2.536.095 mECV) que vence juros à taxa Euribor a seis meses, acrescido de um spread de 4%, com um valor mínimo de 4,85% e um valor máximo de 6% (4,85% a 31/12/2019).

O contrato prevê o reembolso do capital em 7 anos (28 prestações trimestrais), com início em Setembro de 2019.

ii) ICO - Expansão terminais AIAC e AIAP

Financiamento obtido para a expansão e modernização dos terminais dos aeroportos internacionais Amílcar Cabral e Aristides Pereira.

Empréstimo com valor nominal de 13.973.797 Euros (1.540.821 mECV) que vence juros à taxa anual de 0,3% e pagamentos semestrais. O plano da dívida prevê o reembolso do capital em 13 anos e um período de carência de 8 anos.

iii) Empréstimo Obrigacionista 2017

Empréstimo obrigacionista emitido em Agosto de 2017, no valor de 500.000 mECV (500.000 obrigações com valor nominal de 1 mECV) para financiamento parcial da reabilitação da pista do Aeroporto Internacional Aristides Pereira.

O financiamento tem maturidade a 10 anos, com vencimento de juros semestrais à taxa de 5% e reembolso semestral de 50.000 mECV a partir do 11º cupão (Fevereiro de 2027).

iv) CECV – Investimento Financeiro

Financiamento obtido em 28 de Fevereiro de 2019, destinado a compra de ações da CV Telecom.

Financiamento com valor nominal de 493.130 mECV que vence juros à taxa anual de 4,875%, com pagamentos mensais. O plano da dívida prevê o reembolso do capital em 7 anos, tendo-se iniciado a primeira em Março de 2019.

v) BCA - Expansão e modernização do AIPNM

Financiamento obtido para financiar a expansão e modernização do terminal do Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela em cerca de 14% do total do projeto, sendo o remanescente financiado pelo Banco Africano de Desenvolvimento.

Financiamento com valor nominal de 445.650 mECV que vence juros à taxa anual de 5%, com pagamentos mensais e maturidade de 9 anos com 2 anos de utilização e carência de capital.

vi) Empréstimo Obrigacionista 2016

Empréstimo obrigacionista emitido em abril de 2016, no valor de 250.000 mECV (250.000 obrigações com valor nominal de 1 mECV), por um prazo de 7 anos com vencimento de juros semestrais à taxa de 5% e reembolso integral na maturidade (Abril de 2023).

vii) BAI - Adequação e certificação do sistema de aviação civil de Cabo Verde da AAC

Financiamento obtido para financiar o programa de adequação e certificação do sistema de aviação civil de Cabo Verde da Agência de Aviação Civil.

Financiamento com valor nominal de 169.252 mECV que vence juros à taxa anual de 5%, com pagamentos mensais. O plano da dívida prevê o reembolso do capital em 15 anos, tendo-se iniciado a primeira em Agosto de 2015.

viii) CECV – Reabilitação pista AIAP

Financiamento com montante total aprovado de 155.000 mECV para a reabilitação da pista no aeroporto internacional Aristides Pereira, com início em 2018.

O contrato prevê o reembolso do capital em período de 5 anos com prestações mensais e taxa de juros de 5,5%.

ix) BCA - Fiscalização expansão terminais AIAC e AIAP

Financiamento com montante total aprovado de 120.000 mECV para a fiscalização das obras de expansão e modernização dos terminais dos aeroportos internacionais Amílcar Cabral e Aristides Pereira.

O contrato prevê um período de utilização do crédito de 2 anos e reembolso de capital nos 7 anos seguintes com prestações mensais e taxa de juros de 5%.

x) BICV - Camada Desgaste AIPNM

Empréstimo para financiamento da obra de reposição da camada de desgaste da pista do Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela, emitido em 2013, no valor de 265.000 mECV, por um prazo de 7 anos, com reembolsos trimestrais à taxa de juro TRIBES, acrescida de um spread de 6,5% (7,5% a 31/12/2020).

xi) Juros a pagar – especialização

Este saldo refere-se à especialização dos juros a pagar, à data de 31 de Dezembro de 2020, considerando o período de juros decorrido e as taxas de juro negociadas, para cada empréstimo.

xii) Locações financeiras

a) Contrato de leasing celebrado em 2015 com a empresa Promoleasing, Sociedade de Locação Financeira, S.A. para a aquisição de uma viatura no montante total de 3.610 mECV acrescido de taxa IVA em vigor.

Este contrato prevê o reembolso em 49 prestações mensais constantes e vencendo juros à taxa BCA INDEX a seis meses, acrescida de um spread de 0,25%, sendo 6,25% a 06/05/2019 (data da finalização do contrato).

b) Contrato de leasing celebrado em Novembro de 2018 com a empresa Cabo Verde Rent-a-car para a aquisição de uma viatura no montante de 2.873 mECV, contrato finalizado em Novembro 2020.

A 31 de Dezembro de 2020 a maturidade dos financiamentos obtidos é a seguinte:

	Saldo a 31-12-2020	Pagamento nos exercícios				2025 e seguintes
		2021	2022	2023	2024	
COBANK/BICV- Cobertura Invest. Aerop.	2 320 850	92 834	371 336	371 336	371 336	1 114 008
ICO- Expansão dos terminais AIAC e AIAP	1 540 718	-	-	58 159	116 579	1 365 980
Empréstimo Obrigacionista 2017	500 000	-	-	100 000	100 000	300 000
CECV- Investimento Financeiro	436 097	16 867	69 559	73 027	76 667	199 976
BCA- Expansão e modernização do AIPNM	391 601	15 357	63 382	66 625	70 033	176 203
Empréstimo Obrigacionista 2016	250 000	-	-	250 000	-	-
BAI- Adequação e certificação do sistema de aviação civil de Cabo Verde da AAC	134 362	2 591	10 695	11 242	11 817	98 017
CECV- Reabilitação da pista do AIAP	106 912	8 109	33 570	35 464	29 769	-
BCA- Fiscalização expansão dos terminais AIAC e AIAP	61 512	2 583	10 661	11 206	11 780	25 282
BICV- Camada Desgate AIPNM	10 388	10 388	-	-	-	-
Total Financiamentos obtidos	5 752 439	148 730	559 203	977 058	787 982	3 279 466

Com o intuito de atenuar o impacto da crise provocada pela pandemia do SARS-COV-2, em 2020, a ASA, entre outras medidas, aderiu a um conjunto de moratórias bancárias de capital e juros, tendo suportado encargos financeiros no montante de 91.465 mECV.

20 – Fornecedores

Em 31 de Dezembro de 2020 e 31 de Dezembro de 2019, os saldos de fornecedores conta corrente referem-se às seguintes entidades:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Fornecedores		
TACV - Cabo Verde Airlines	13 641	25 514
Electra Norte	7 392	11 416
Cabo Verde Telecom	4 310	2 091
ESM- Estudo e Fabrico de Máquinas	3 969	1 018
Wisemach	3 299	13 239
Electra Sul	3 154	5 523
Comissão Prevenção Acidentes e Incidentes Aeronáuticos	2 561	4 557
Silmac	2 748	111
SGL - Sociedade de Construções	2 038	712
Aldini - Sociedade de Importações e Exportações	1 918	3 700
Waymus	824	2 608
Outros (< 2.000 mECV)	40 723	46 493
Total saldo fornecedores - corrente	<u>86 576</u>	<u>116 983</u>

21 – Outras contas a pagar

Em 31 de Dezembro de 2020 e 31 de Dezembro de 2019, a natureza dos saldos da rubrica de outras contas a pagar são as seguintes:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Fornecedores investimentos	11 459	12 855
Outros credores	12 393	4 644
Credores por acréscimo de gastos		
Gastos c/ pessoal	186 831	143 291
Taxas Regul/Comparticipação	i) 319 595	378 152
Outros serviços	19 805	13 788
Outras contas a pagar	<u>550 083</u>	<u>552 730</u>

i) Taxas de regulação/comparticipação – acréscimo de gastos relacionados com as taxas de regulação, comparticipação FIR e Segurança a pagar à Agência de Aviação Civil e outras entidades em 2020. De acordo com a legislação em vigor, os operadores do setor de aviação civil são legalmente obrigados a pagar uma taxa de até 0,75% do total das receitas; 9% das receitas efetivamente cobradas da FIR Oceânica do Sal com referência ao ano anterior; e 25% da taxa de segurança doméstico. Variação do montante de acréscimo, face a 2019, decorrente de regularizações efetuadas no presente exercício e da redução das receitas de base para o apuramento das taxas de regulação/comparticipação.

22 – Diferimentos

		<u>2020</u>	<u>2019</u>
Rendimentos a reconhecer			
Subsídio ao investimento - Subvenção AFD	i)	4 614	6 921
Outros		-	(346)
	Total	<u>4 614</u>	<u>6 574</u>
Gastos a reconhecer			
Seguros		(2 369)	-
Quotização		(1 849)	-
		<u>(4 219)</u>	<u>-</u>

i) Subsídios ao investimento / subvenção AFD - valor pago pela *Agence Française Développement* para fiscalização das obras de extensão e modernização do então Aeroporto de São Pedro na Ilha de São Vicente. Dado que esta verba não será reembolsada, foi-lhe dado o tratamento contabilístico de um subsídio ao investimento, sendo amortizado, anualmente, à taxa dos bens a que está relacionado.

23 – Serviços prestados

A rubrica de prestação de serviços é como mostra abaixo:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Rendimentos Navegação Aérea	1 292 054	3 328 424
Rendimentos Aeronauticos	1 073 477	3 139 578
Rendimentos não Aeronauticos	121 755	326 388
Descontos e abatimentos	(36 404)	(110 550)
Total de Prestação de serviços	<u>2 450 882</u>	<u>6 683 840</u>

A redução dos rendimentos em 2020, face ao ano anterior, deve-se exclusivamente à quebra abrupta da atividade da ASA, como consequência da pandemia do SARS-COV-2.

24 – Fornecimentos e serviços externos

O detalhe de gastos suportados pela ASA com fornecimentos e serviços externos é como segue:

		<u>2020</u>	<u>2019</u>
Vigilância e Segurança	i)	193 704	237 938
Prestação Serviço Meteo	ii)	132 000	132 000
Eletricidade		131 022	199 365
Conservação e Reparação		125 310	178 298
Taxas Regul/Comparticipação	iii)	81 642	622 145
Limpeza, higiene e conforto		71 988	89 197
Estudo e pareceres		35 070	3 821
Comunicação		31 090	32 377
Serviços de informática		30 780	25 038
PMR	iv)	30 369	106 067
Seguros		29 538	36 629
Água		22 187	26 142
Comissões		21 636	42 989
Transporte de pessoal		13 301	20 812
Honorários		13 121	28 583
Deslocações e estadias		12 341	55 793
Publicidade e propaganda		2 692	28 235
Outros (< 16.000 mECV)		<u>64 158</u>	<u>50 916</u>
Fornecimentos e serviços externos		<u>1 041 949</u>	<u>1 916 344</u>

i) Vigilância e segurança – gastos com vigilância e segurança nos aeroportos do país. Regista-se uma redução em 2020 tendo em conta a revisão dos valores dos contratos face a redução da atividade;

ii) Serviços meteorológicos – gastos relativos ao serviço de meteorologia acordado com o Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica (INMG) conforme protocolo assinado entre a ASA e o INMG desde janeiro de 2008;

iii) Taxas de regulação/comparticipação – gastos relacionados com as taxas de regulação, participação FIR e Segurança pagas à Agência de Aviação Civil e outras entidades. De acordo com a legislação em vigor, os operadores do setor de aviação civil são legalmente obrigados a pagar uma taxa de até 0,75% do total das receitas; 9% das receitas efetivamente cobradas da FIR Oceânica do Sal com referência ao ano anterior; e 25% da taxa de segurança doméstico. Variação do montante, face a 2019, decorrente de regularizações efetuadas no presente exercício fruto de um acordo com a AAC e da redução das receitas de base para o apuramento das taxas de regulação/comparticipação;

iv) Taxa PMR – teve origem na alteração regulamentar de Maio de 2018 do serviço a pessoas com mobilidade reduzida (no acesso adequado ao transporte aéreo) que estipulou a responsabilidade por parte da ASA na prestação do mesmo, tendo este serviço sido subcontratado à CV Handling. Redução do valor devido á redução da atividade aeroportuária.

25 - Gastos com pessoal

Em 31 de Dezembro de 2020 e 2019 os gastos com pessoal apresentam a seguinte composição:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Remunerações		
Pessoal Contrato Indeterminado	574 116	593 889
Pessoal Contrato a Prazo	76 699	78 068
Orgão Sociais	9 894	10 080
Sub-total	<u>660 709</u>	<u>682 037</u>
Encargos sobre remunerações	141 925	168 572
Subsídio de refeição	14 146	56 883
Subsídio de férias	55 362	49 846
Prémio produtividade	37 891	57 101
Prémio qualificação	39 369	40 404
Subsídio de turno	34 513	35 282
Horas extraordinárias	16 249	23 325
Outros gastos com pessoal	59 460	143 126
Sub-total	<u>398 916</u>	<u>574 539</u>
Gastos com o pessoal	<u>1 059 625</u>	<u>1 256 576</u>

O número de colaboradores da ASA a 31 de Dezembro de 2020 era de 511 (2019: 522).

26 – Outros rendimentos e ganhos

		<u>2020</u>	<u>2019</u>
Outros rendimentos suplementares	i)	29 394	42 641
Diferenças câmbio	ii)	-	38 969
Imputação subsídios ao investimento (ver Nota 22)		2 307	2 307
Outros (< 2.000 mECV)		8 124	3 849
Total		<u>39 825</u>	<u>87 766</u>

i) Correspondem, essencialmente, ao redébito de despesas com eletricidade, água e recolha de lixo fornecida a entidades terceiras que ocupam instalações nos aeroportos da ASA;

ii) Resultam das diferenças de câmbio do valor recebido dos clientes através da IATA no decurso do exercício de 2019 e da atualização cambial dos saldos em dívida.

27 – Outros gastos e perdas

O detalhe desta rubrica é como segue:

		<u>2020</u>	<u>2019</u>
Impostos	i)	25 550	86 864
Diferença câmbio desfavoráveis	ii)	73 439	-
Outros		<u>29 520</u>	<u>17 845</u>
Total		<u>128 509</u>	<u>104 709</u>

i) Gastos com IUP, IVA e taxas diversas como, taxa de manutenção rodoviária, de resíduos sólidos e iluminação pública.

ii) Resultam das diferenças de câmbio do valor recebido dos clientes através da IATA no decurso do exercício de 2020 e da atualização cambial dos saldos em dívida.

28 – Juros e rendimentos obtidos/gastos similares suportados

Esta rubrica é detalhada como segue:

		<u>2020</u>	<u>2019</u>
Juros e perdas financeiras			
Juros suportados	i)	(119 038)	(166 647)
Outros juros de financiamento	ii)	<u>(92 203)</u>	<u>(20 600)</u>
Total		<u>(211 241)</u>	<u>(187 247)</u>
Juros e ganhos financeiros			
Juros obtidos	iii)	<u>36 775</u>	<u>40 541</u>
Total		<u>36 775</u>	<u>40 541</u>

i) Incluem os gastos financeiros suportados com os juros dos empréstimos contraídos para financiamento dos investimentos efetuados em infraestruturas aeroportuárias;

ii) Incluem gastos com adesão a moratórias em 2020;

iii) Incluem a remuneração de depósitos a ordem e a prazo.

29 – Imposto do Exercício

A decomposição do montante de imposto do exercício reconhecido nas demonstrações financeiras é conforme segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Imposto s/ rendimento corrente	(1 087)	(492 126)
Imposto s/ rendimento diferido (Nota 8)	347 290	(17 047)
Imposto s/ rendimento	346 203	(509 173)

A taxa de imposto utilizada para calcular o imposto do exercício e a valorização das diferenças tributárias à data de balanço de 31 de Dezembro 2020 e de 31 de Dezembro de 2019 foi de 22%.

A conciliação do montante de imposto do exercício e o imposto efetivo é conforme segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Resultado antes de Imposto	(2 117 960)	2 910 988
Gastos não dedutíveis	1 053 911	443 890
Rendimentos não tributáveis	(318 319)	(1 130 053)
Apuramento matéria coletável	(1 382 368)	2 224 826
Taxa de Imposto	22,0%	22,0%
	(304 121)	489 462
Tributação autónoma	1 087	2 665
Imposto s/ rendimento corrente	(1 087)	(492 126)
Imposto s/ rendimento diferido	347 290	(17 047)
Imposto s/ rendimento	346 203	(509 173)
Taxa efetiva de imposto	16,3%	17,5%

30 – Dividendos por ação

O montante dos dividendos atribuídos, relativo ao resultado líquido de 2019, foi de 1.200.908 mECV de acordo com a ata nº01/AG/ASA/2020 de 19 de Novembro de 2020.

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Dividendos	1 200 908	1 105 172
Nº Ações	550 000	550 000
Dividendos por Ação	2,18	2,01

31 – Partes relacionadas

Em 31 de Dezembro de 2020, a ASA é controlada pelo Estado da República de Cabo Verde, que detém 100% do capital social da empresa, sendo o seu único acionista.

Em 2014, conforme referido na Nota 6, a ASA tornou-se acionista único da empresa Cabo Verde Handling.

Em 2019 a ASA tornou-se também acionista da Cabo Verde Telecom, com 20% do seu capital social.

31.1 Remuneração do Conselho de Administração

O Conselho de Administração da ASA foi considerado de acordo com a NRF 4 – Divulgação de partes relacionadas, como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da ASA.

Durante os exercícios de 2020 e 2019, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração da ASA ascenderam a:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Remunerações (Nota 25)	<u>9 894</u>	<u>10 080</u>

31.2 Transações entre Partes Relacionadas

a) Natureza do relacionamento com as partes relacionadas:

Acionista ou por via acionista

- Estado da República de Cabo Verde
- TACV- Cabo Verde Airlines
- Newco

Subsidiárias e associadas

- Cabo Verde Handling
- Cabo Verde Telecom

b) Transações e saldos pendentes

Durante o exercício de 2020 a ASA efetuou as seguintes transações com aquelas entidades:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Prestações de serviços		
TACV Airlines	118 430	387 373
CV Handling	225 549	401 300
CV Telecom	4 111	4 970
	<u>348 090</u>	<u>793 643</u>
Compras de serviços		
TACV Airlines	884	14 568
CV Handling	30 374	106 543
CV Telecom	27 025	27 308
	<u>58 283</u>	<u>148 419</u>

Saldos devedores e credores

Em 31 de Dezembro de 2020 e 31 de Dezembro de 2019, os saldos resultantes de transações efetuadas com o acionista e as suas partes relacionadas, a valores nominais, são os seguintes:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Saldos devedores		
TACV Airlines (Nota 11)	256 961	401 977
NewCo (Nota 15)	349 941	276 618
CV Handling	645 024	369 882
CV Telecom	25 565	41 229
	<u>1 277 491</u>	<u>1 089 706</u>
Saldos credores		
Estado da República de Cabo Verde (Nota 14)	(2 368 990)	(2 268 083)
TACV Airlines (Nota 20)	(13 641)	(25 514)
CV Telecom	(5 406)	(3 192)
	<u>(2 388 037)</u>	<u>(2 296 789)</u>

32 – Outras informações sobre a aplicação do regime do acréscimo

De acordo com a obrigação de divulgação específica, os impactos da aplicação do regime do acréscimo a 31 de Dezembro de 2020 e 31 de Dezembro de 2019 são os seguintes:

<u>Descrição</u>	<u>Nota</u>	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Acréscimos de proveitos			
Devedores por acréscimos de rendimentos	15	101 470	287 061
		<u>101 470</u>	<u>287 061</u>
Acréscimos de gastos			
Credores por acréscimos de gastos - Férias e S. Férias	21	186 831	143 291
Credores por acréscimos de gastos - taxas regul/compart	21	319 595	378 152
Credores por acréscimos de gastos - juros a pagar	19	22 212	17 900
Credores por acréscimos de gastos - outros	21	19 805	13 788
		<u>548 443</u>	<u>553 131</u>
Diferimentos de rendimentos			
Subsídios ao investimento - AFD	22	4 614	6 921
		<u>4 614</u>	<u>6 921</u>
Diferimentos de gastos			
Seguros e Quotizações	22	(4 219)	-
		<u>(4 219)</u>	<u>-</u>

33 – Passivos contingentes e compromissos contratuais não reconhecidos

Passivos contingentes:

Garantias

À data do balanço a ASA não apresenta garantias bancárias.

Processos judiciais

Em 31 de Dezembro de 2020 a ASA encontra-se envolvida nos seguintes processos judiciais em curso para os quais não foi constituída provisão por não ser provável o exfluxo de recursos da empresa:

A cargo de Dra. Lígia Dias Fonseca, advogada:

- a) **Tribunal Judicial da Comarca de São Vicente:** encontra-se pendente um processo cível, no valor de 1.500 mECV movido pela Freitas Catering SARL. Trata-se de um recurso contencioso nº 01/2004. Aguarda sentença.

A cargo do Gabinete Jurídico da ASA

- a) **Tribunal de Comarca da Praia:** encontram-se pendentes três processos sendo um instaurado pela empresa de Serviços de Limpeza EVP, Lda no valor de 4.500 mECV e segundo pela empresa Electroaris reclamando o pagamento de 9.950 mECV e o terceiro instaurado pela empresa Gelato Italiano, reclamando a indemnização no valor de 15 119 mECV.
- b) **Tribunal de Comarca de S. Vicente:** um processo, igualmente neste tribunal, encontra-se pendente um processo de natureza de recurso contencioso administrativo instaurado pela empresa Freitas Catering contra a ASA, no valor de ação de 500 mECV. Trata-se de processo também referenciado em anos anteriores e embora tenha sido julgado, mas até a presente data a ASA não foi notificada da Sentença.
- c) **Tribunal de Comarca de São Filipe:** encontra-se pendente um processo de natureza civil, instaurado pelos herdeiros de Juvenal Medina, no valor de 500 mECV.

A cargo de Dra. Carla Monteiro & Associados, sociedade de advogados:

- a) **Tribunal de Comarca do Sal:** Pedido de declaração de invalidade da resolução de um contrato de prestação de serviço feito pela empresa TRANSMASIS, SOCIEDADE UNIPESSOAL, LDA., cujo valor da causa foi fixado em 7.508 mECV. A ASA foi citada do processo em 07.10.2019 e contestou atempadamente, estando o processo a aguardar a marcação do debate instrutório pelo Tribunal.
- b) **Tribunal de Comarca do Sal:** Pedido de anulação das medidas de suspensão dos subsídios e gratificações em vigor e da redução de salários de algumas categorias de trabalhadores e reposição dos valores descontados até o trânsito em julgado por conta destas medidas, cujo valor da causa foi fixado em 500 mECV. A ASA foi citada do processo em 17.07.2020 e contestou atempadamente e aguarda a marcação da audiência de discussão e julgamento.

34 – Divulgações exigidas por diplomas legais

Não existem divulgações exigidas por legislação específica.

35 – Eventos subsequentes

Desde a data do fecho de contas até esta data não se verificou qualquer acontecimento que possa influenciar significativamente as demonstrações financeiras apresentadas.

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 – 13º, 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

