



RELATÓRIO DE GESTÃO 2020

SATA INTERNACIONAL - AZORES AIRLINES

A NOSSA
ROTA

Nascemos nos Açores com o objetivo de ligar as ilhas entre si e levar os Açores ao mundo. Este facto, por si só, diz tudo sobre nós.

VOAMOS JUNTOS

Somos embaixadores dos Açores por gosto e por vocação. Conhecemos as nove ilhas dos Açores como ninguém. Sabemos de cor cada um dos seus recantos e das suas peculiaridades e temos a experiência de décadas a sobrevoar aquela que é a nossa casa.

Mas o nosso bem mais precioso vai além da beleza inigualável das nossas paisagens. O nosso maior tesouro encontra-se na essência das nossas gentes.

É por isso que iniciámos o ano a ouvir as nossas pessoas: todos os nossos trabalhadores, os nossos clientes, os nossos parceiros de negócio, os açorianos e todos os que podem vir a tornar-se nossos clientes, parceiros ou trabalhadores.

Escutámos as pessoas para podermos fazer mais e melhor, dando início a uma série de projetos com o objetivo de otimizar o nosso serviço. Procurámos trabalhar para identificar o que poderíamos fazer para superar as expectativas dos nossos clientes.

Ouvimos e agimos.

Apesar de todos os desafios impostos pelos efeitos da pandemia na nossa empresa, conseguimos traçar uma boa parte do projeto que ambicionamos concretizar.

Índice

04_Mensagem do Presidente

06_Princípio da continuidade

10_Indicadores chave

12_O nosso ADN

Missão | Visão | Valores
A Azores Airlines
As pessoas | O ambiente
Governo da sociedade
Gestão do risco

26_Enquadramento macroeconómico

34_Desempenho financeiro

38_Evolução do segmento de negócio

40_Aspetos regulamentares

44_Sobre o relatório

45_Glossário

46_Anexos financeiros





“Preparemo-nos para capitalizar todo o esforço realizado até aqui. Queremos ter o Grupo SATA na linha da frente para a descolagem, assim que nos seja permitido voar livremente.”

Mensagem do Presidente do Conselho de Administração

Estávamos todos longe de imaginar! Há pouco mais de 1 ano, foi confiado a este Conselho de Administração, o papel de conduzir o Grupo SATA para melhores caminhos do que os que haviam sido trilhados em anos anteriores.

Estávamos, então, todos longe de imaginar que, para além da necessidade de transformação inerente a uma situação económico-financeira muito difícil, iríamos cumulativamente enfrentar o pior ano de sempre na história da aviação. Mesmo quando foi decretado o 1º período de estado de emergência em março de 2020, a generalidade das pessoas à nossa volta achava - ou tinha a expectativa - de que no verão que se avizinhava, a maior parte do problema estaria superada. Mas a dura realidade mostra-nos que, passado mais de 1 ano, as perspetivas de normalidade são, ainda, fugazes.

Nesse contexto, em julho de 2020, com os efeitos da pandemia a agravarem, mais ainda, uma situação financeira anterior que já era considerada muito grave, o Grupo SATA viu-se obrigado (como a generalidade das companhias aéreas europeias) a recorrer a um pedido de auxílio de emergência junto da Comissão Europeia. Dada a situação que o grupo apresentava anteriormente, as regras do Tratado de Funcionamento da União Europeia (TFUE), decretavam que no caso do Grupo SATA, não haveria lugar a um

auxílio “normal” para enfrentar a pandemia. Por força das regras, o auxílio revestia-se, sim, de um processo ao abrigo das regras de “Rescue and Restructuring”, um contexto previsto no TFUE para empresas em situação difícil e já verificável antes da pandemia. Desse modo, o grupo esteve obrigado a apresentar, no prazo de 6 meses, a partir da data de aprovação do auxílio de emergência, um plano de reestruturação que apresentasse soluções credíveis para a transformação do Grupo SATA. Foi feito e, à data de hoje, encontramos-nos no início da interação com as autoridades europeias sobre esse processo. Para complicar ainda mais a situação, a Comissão Europeia indicou que teria fortes reservas em validar três aumentos de capital determinados pelo Governo Regional dos Açores, acionista único, que tinham sido aprovados em 2017, 2018 e 2019. Assim, o Governo Regional dos Açores, ordenou à SATA a devolução de cerca de Eur 72 M, assim como decidiu não concretizar a entrega de Eur 50 M que haviam sido anteriormente aprovados. No curso de 2020, para além da gestão deste complexo processo (e fazendo tábua rasa de tudo o que tínhamos planeado nas primeiras semanas do ano) tivemos, então, que nos concentrar em 4 áreas operacionais cruciais:

- 1) assegurar a conectividade crítica de pessoas e bens dentro e para a

Região Autónoma dos Açores num cenário desconhecido por todos e não antecipado por ninguém;

- 2) proteger a saúde e o moral dos nossos trabalhadores perante cenário tão adverso;
- 3) assegurar alternativas de viagem aos milhares de passageiros que viajavam connosco e viram os seus planos alterados;
- 4) estancar a sangria de fundos, já de si escassos, antes da pandemia.

Perante esta situação, ninguém seria julgado por desistir. Mas os cerca de 1400 trabalhadores do Grupo SATA e as Organizações Representativas dos Trabalhadores deitaram mãos à obra e têm trabalhado todos os dias para combater este conjunto de adversidades, que ainda persistem, e cujo impacto na vida de todos e da organização, seria difícil de imaginar, há bem pouco tempo.

Para além de um 2020 que não se poderá esquecer, o que mais queremos conservar, é a disponibilidade para trabalhar de uma forma muito mais eficaz e eficiente; uma capacidade de fazer ainda mais sacrifícios de modo a enfrentar uma situação adversa que ninguém escolheu; e a total disponibilidade e abertura para trabalhar em equipa e com instituições fundamentais, mesmo fora da esfera do próprio grupo e da área de negócio, como por exemplo, a Direção Regional de Saúde e todos os parceiros que, ao longo deste difícil percurso, nos ajudaram nestes últimos tempos

a levar adiante esta nossa missão coletiva.

Resumidamente, conseguimos fazer mais com menos. Este é, aliás, um princípio que devemos assimilar em definitivo, de modo a que, quando a pandemia for apenas uma triste memória, o Grupo SATA tenha conseguido, no cumprimento da sua missão de servir a Região Autónoma dos Açores, entrar num ritmo de sustentabilidade permanente.

Perante este contexto, as contas de 2020 assumem uma importância relativa. Os últimos números disponíveis sobre a indústria a nível global, indicam uma queda de receitas de cerca de 60%. Por seu lado, na Azores Airlines, em comparação com 2019, a receita total desceu 64%, equivalente a cerca de Eur 100 M, o que indicia uma maior resiliência das nossas companhias aéreas. Na Azores Airlines, esta queda de receita resultou da combinação de uma diminuição do número de passageiros transportados pelas companhias em 68% combinada com uma descida de tarifários, o que é natural quando a procura se esvanece. No entanto, reflexo do enorme esforço de toda a organização, essa descida de receita foi contida, numa descida de EBITDA limitada a Eur 8 M, quando comparado com 2019.

O mais relevante destes números é o que mostram para a frente. Com a expectável retoma do tráfego, ainda que lenta e aos soluços, em termos

de resultados, mostra que o pior pode ter ficado para trás.

Preparemo-nos para, em 2021 e nos anos seguintes, capitalizar todo o esforço da organização na redução de custos, aumento de eficiência e melhoria do serviço prestado aos nossos clientes por forma a que, assim que nos seja permitido voltar a voar livremente, tenhamos o Grupo SATA na linha da frente para a descolagem. É este o nosso objetivo e é para isso que, coletivamente, nos temos empenhado, a cada dia.

Obrigado a todos!

Luís Rodrigues



Princípio da Continuidade

A pandemia de Covid-19 escalou o nível de incerteza a nível global. Não se sabe ao certo quando se dará o regresso à normalidade pré-pandemia nem a que ritmo decorrerá a recuperação económica e social, tanto em Portugal como no mundo. Tudo estará dependente do sucesso do processo de vacinação e da consequente imunidade de grupo, condição essencial para o fim das restrições à atividade económica. Paire uma grande incerteza de como ficará a economia portuguesa e todas as outras depois desta brutal crise sanitária.

O risco iminente do surgimento de novas vagas da pandemia, e que estas possam afetar o setor da aviação, fazendo com que restrições de viagens sejam impostas faseadamente, reduzindo a confiança dos passageiros, atrasa a recuperação deste setor, um dos mais afetados pela pandemia de Covid-19. A aviação europeia enfrenta o maior desafio da sua história. No primeiro trimestre de 2021, a situação não mudou muito face a 2020, uma vez que, com a segunda e terceira vaga da Covid-19, estão a ser impostas mais quarentenas e mais restrições na Europa, deteriorando significativamente a aviação europeia.

De acordo com dados da Organização Internacional da Aviação Civil, ICAO, o impacto da pandemia de Covid-19 na Europa, em 2020, resultou numa redução de 60% do tráfego aéreo, no conjunto do ano, face a 2019, equivalente a menos 1,7 mil milhões de passageiros, o que causou a perda de 191 mil postos de trabalho em toda a cadeia de valor associada à

aviação. Já na carga, a tendência foi diferente, já que o número de voos de carga aumentou à medida que as companhias aéreas transformaram os aviões de passageiros em cargueiros para atender às necessidades provisórias do mercado, como o transporte de material médico para colmatar as carências de cada país. Tendo em conta todo o enquadramento acima descrito, na preparação das demonstrações financeiras para o exercício findo em 31 de dezembro de 2020, o Conselho de Administração considerou o Grupo SATA como um grupo em atividade, avaliando as previsões financeiras num horizonte de tempo de pelo menos um ano e analisando, em particular, a posição comercial do Grupo no contexto da atual pandemia de Covid-19. O Grupo SATA procurou atuar de imediato em várias frentes por forma a minimizar o impacto da Covid-19, tendo avançado com inúmeras medidas, nomeadamente: i) renegociação de contratos e prazos de pagamento, ii) suspensão e adiamento de investimentos não críticos, iii) corte de despesas, iv) suspensão da contratação de novos colaboradores, v) implementação de programas de *lay-off*, pré-reformas e reformas antecipadas, entre muitas outras. Na sequência dos impactos originados pela pandemia de Covid-19 no setor do transporte aéreo, em agosto de 2020 a Comissão Europeia aprovou, ao abrigo das regras do TFUE em matéria de auxílios estatais, 133 milhões de euros de apoio à liquidez da SATA Air

Açores, por forma a que seja possível cumprir as obrigações de serviço público, prestar serviços essenciais e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores. Simultaneamente, a Comissão Europeia deu início a uma investigação para avaliar se certas medidas de apoio público tomadas por Portugal a favor do Grupo SATA estão em conformidade com as regras da UE, nomeadamente em matéria de auxílios estatais a empresas em dificuldade, concretamente se os aumentos de capital realizados pelo acionista único da SATA, o Governo Regional dos Açores ("GRA"), constituíram um auxílio estatal que deveria ter sido previamente notificado à Comissão. O auxílio de emergência recebido pela SATA Air Açores foi concedido por um período de seis meses e com recurso ao mercado financeiro, através de financiamento adicional com o aval do GRA. Findo este período, o auxílio deve ser reembolsado ou deve ser notificado à Comissão um plano de reestruturação para que o auxílio possa ser aprovado (auxílio à reestruturação). Neste sentido, a 17 de fevereiro de 2021, a SATA Air Açores entregou à Comissão Europeia o Plano de Reestruturação, estando, neste momento, em processo de negociação e defesa do mesmo. Simultaneamente, e considerando o plano de reestruturação do Grupo SATA, o GRA, na qualidade de acionista único, decidiu, de forma voluntária, que a SATA adotasse as medidas necessárias para proceder

à devolução dos valores dos aumentos de capital previamente realizados. Importa salientar que a entrega do plano de reestruturação, ocorrida a 17 de fevereiro de 2021, prorrogou automaticamente a autorização de auxílio de emergência sob a forma de garantia de empréstimo, constante da decisão da Comissão Europeia de 18 de agosto de 2020, até à adoção pela Comissão Europeia de uma decisão definitiva sobre o plano de reestruturação. Sendo aprovado o Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, o crédito utilizado integrará o auxílio à reestruturação nele compreendido. O orçamento de 2021, preparado pela gestão e aprovado pelo Conselho de Administração, pressupõe um aumento gradual da procura de passageiros com uma recuperação mais forte do tráfego no segundo semestre do ano, graças ao progresso da vacinação. Contudo, será um ano igualmente difícil. Comparando com 2019, antecipa-se uma quebra em termos do número de passageiros, com o *Load Factor* a níveis significativamente mais baixos. Consequentemente, as necessidades de tesouraria de curto prazo têm sido acompanhadas pela Administração, de modo a monitorizarem as necessidades de liquidez, sendo revista regularmente, com base na melhor informação disponível, quanto à evolução esperada da sua atividade e ao impacto estimado de condicionalismos externos, tais como preço de combustível, taxas de câmbio, acordos de pagamento de

Princípio da Continuidade

dívidas, limitações à mobilidade de pessoas, entre outros. Importa ainda referir que, no âmbito da negociação do Plano de Reestruturação com a Comissão Europeia, em 2021 foi iniciada a discussão para efeitos de obtenção de um auxílio num montante de cerca de 12 milhões de euros, ao abrigo do regime comunitário de compensação por danos sofridos devido à pandemia de Covid-19, de forma a dar uma resposta mais imediata às necessidades atuais de tesouraria da SATA. Como consequência, o montante de necessidades de tesouraria da companhia constante do Plano de Reestruturação deverá ser ajustado no valor determinado.

A Administração entende que a preparação das demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2020 deverá ser realizada com base no princípio da continuidade, tendo por base: (i) a aprovação da Comissão Europeia, em 18 de agosto de 2020, de apoio à liquidez do Grupo SATA, sob a forma de garantia de empréstimo, no montante de 133 milhões de euros, ao abrigo das regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais; (ii) o Plano de Reestruturação apresentado pelo Grupo SATA à Comissão Europeia, em 17 de fevereiro de 2021, o qual apresenta uma perspetiva de crescimento gradual da sua atividade, apesar da redução relevante embutida nas projeções face à sua atividade prévia à pandemia de Covid-19, conjugada com uma estratégia de reestruturação de frota

e de rede e redução de custos operacionais, estando, atualmente, em processo de negociação e defesa do mesmo; (iii) a devolução respeitante aos aumentos de capital realizados em anos anteriores, decorrente da decisão do acionista, no valor de 73 milhões de euros, dos quais, a esta data, se encontram liquidados 51 milhões de euros; e (iv) o apoio financeiro do acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Tendo em consideração a situação atual em que o Grupo SATA se encontra, a continuidade das operações encontra-se dependente (i) da devolução do montante remanescente de 22 milhões de euros respeitante aos aumentos de capital realizados em anos anteriores, (ii) da aprovação de um Plano de Reestruturação por parte da Comissão Europeia, (iii) bem como da evolução da pandemia de Covid-19, nomeadamente quanto ao cenário de um eventual agravamento da mesma para além do que se estima no Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado, tendo em consideração o ritmo global de vacinação e o risco de propagação descontrolada de novas variantes e a manutenção, ou mesmo, reforço das medidas sanitárias impostas pelos governos.

Tendo em consideração os potenciais impactos no setor do transporte aéreo e na atividade operacional e financeira futura do grupo, os fatores acima descritos poderão originar a necessidade de obtenção de recursos financeiros adicionais face aos estimados no Plano

de Reestruturação que venha a ser aprovado, o que representa uma incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade do grupo em manter a continuidade das suas operações.

Não obstante, e embora ainda se prevejam que os próximos tempos se mantenham igualmente difíceis, num contexto de incerteza significativa associada à Covid-19, a queda na receita, quando comparado com 2019, deverá ser compensada por uma política mais agressiva em termos de custos, por forma a que o EBITDA melhore. Contudo, num contexto de incerteza significativa associada à Covid-19, o Conselho de Administração considera, no entanto, que existem cenários pessimistas que podem lançar dúvidas sobre a capacidade do grupo conseguir alcançar os resultados estimados em 2021, nomeadamente se houver a propagação descontrolada de novas variantes e a manutenção, ou mesmo, reforço das medidas sanitárias impostas pelos governos, pondo em causa a recuperação gradual da procura, especialmente no segundo semestre de 2021.

Na eventualidade improvável de estes fatores de incerteza se materializarem, o Grupo SATA pode ter alguns constrangimentos. Contudo, considerando que as negociações com a Comissão Europeia do Plano de Reestruturação correm pelo melhor e que o mesmo é aprovado, havendo a injeção de capital no Grupo SATA, não vê o Conselho de Administração

preocupação no normal funcionamento da sua operação e no reembolso das suas dívidas, quer a fornecedores quer à banca, pelo que a continuidade das operações e liquidez do Grupo SATA se encontra assegurada, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas, a esta data, para o prazo de doze meses. O Conselho de Administração não considera igualmente que esses cenários pessimistas sejam prováveis ou que tenham impacto suficiente para colocar em causa a continuidade do negócio. Deste modo, as demonstrações financeiras não incluem qualquer ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

INDICADORES

JANEIRO A DEZEMBRO DE 2020



CHAVE

 **3.921**

Número de voos
2019: 6.962

 **50%**

Taxa de ocupação
2019: 80%

 **613.872**

Lugares disponibilizados
2019: 1.197.846

 **594**

RPK¹ (milhões)
2019: 2.071

 **1.199**

ASK² (milhões)
2019: 2.582

 **304.640**

Passageiros (LUTs)
2019: 946.031

 **3.804**

Carga/correio transportados
(toneladas)
2019: 3.195

Os valores de carga transportada refletem o resultado da pronta e eficiente adaptação que fizemos aos nossos equipamentos e planos, colocando os esforços onde eram mais necessários.

¹Assentos-quilómetro utilizados.

²Assentos-quilómetro oferecidos.

Os números refletem a situação atípica que vivemos, perante a interrupção forçada da nossa atividade e a queda abrupta da procura.



-42.667

EBITDA (milhares €)
2019: -34.670



-68.388

Resultado Líquido (milhares €)
2019: -55.814



219.837

Dívida Líquida (milhares €)¹
2019: 133.037



11.772

Gastos em combustível (milhares €)
2019: 37.064



630

Trabalhadores
2019: 633



13.281

Horas de formação
2019: 22.087



29.480

Consumo de Jet Fuel (mil litros)
2019: 67.495



74.290

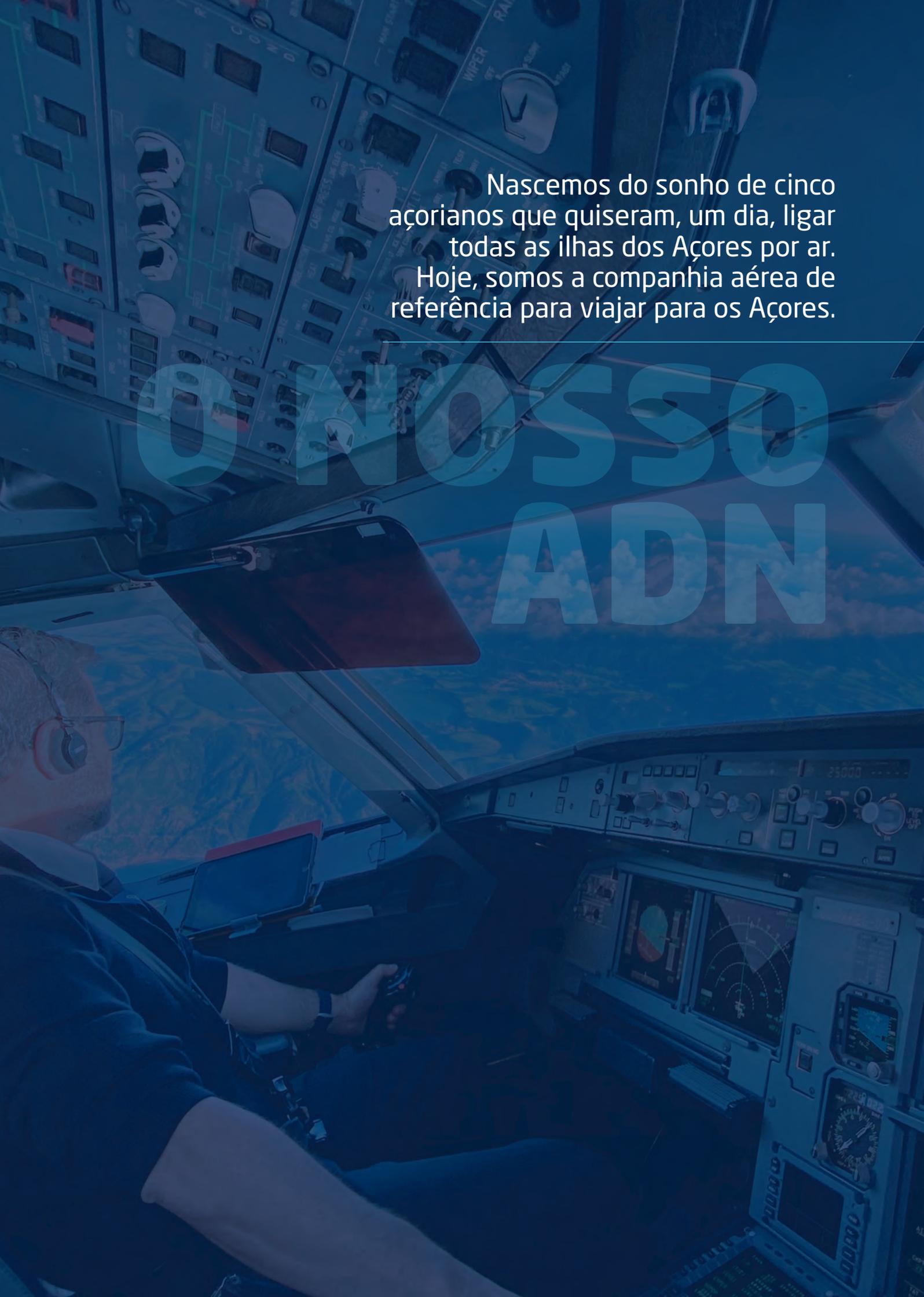
Emissões de CO₂ (tCO₂e)
2019: 170.088

Frota 2020

Os mais recentes membros da nossa frota, os Airbus 321neo e Airbus 321neo LR, aliam à inovação tecnológica de última geração, mais autonomia e maior eficiência energética.



¹ Valor inclui Dívida Intra-grupo.



Nascemos do sonho de cinco açorianos que quiseram, um dia, ligar todas as ilhas dos Açores por ar. Hoje, somos a companhia aérea de referência para viajar para os Açores.

O NOSSO ADN



sata | azores Airlines

voamos juntos

Trabalhamos todos os dias para que cada um dos nossos passageiros se sintam seguros, acolhidos e bem recebidos, numa familiaridade que só os açorianos sabem proporcionar.

Não é o que fazemos. É a forma como o fazemos. Colocamos em cada um dos nossos voos e em cada um dos nossos gestos o que somos: açorianos de alma e coração.

Missão Promover a conectividade do Arquipélago dos Açores, de uma forma sustentável.

Visão Ambicionamos ser reconhecidos, em todo o mundo, como a melhor opção para viajar para e dentro do Arquipélago dos Açores.

Valores

Genuinidade, no nosso modo de agir e nas nossas ações, cultivando a sinceridade e a honestidade.

Hospitalidade, porque sentimos um imenso orgulho por sermos escolhidos como primeiros anfitriões dos nossos destinos.

Liderança, porque queremos cultivar nos nossos trabalhadores, o sentido de responsabilidade e de autonomia, necessários para o desempenho ímpar das suas funções.

A AZORES AIRLINES



A SATA Internacional - Azores Airlines nasceu em 1998 com o objetivo de construir pontes aéreas entre o arquipélago dos Açores e o mundo, e de levar cada vez mais longe a beleza das ilhas açoreanas, a hospitalidade das suas gentes e a riqueza da sua cultura.

Com 50 anos de experiência a voar nos Açores, a SATA decidiu voar ainda mais alto e iniciar a operação aérea no exterior do arquipélago com voos não-regulares charter, para operadores turísticos nacionais e estrangeiros. Assim nasceu, em 1998, a SATA Internacional - Azores Airlines.

A companhia aérea voa, hoje, para vários destinos na Europa, África e América do Norte e aposta num serviço de qualidade que prima, acima de tudo, pelo bem-estar dos seus clientes, oferecendo-lhes uma vasta gama de serviços versáteis, que se ajustam às suas necessidades e expectativas, e que se caracterizam por refletir, em cada momento, a hospitalidade e a genuinidade do povo açoriano.



* Em março de 2020, a Azores Airlines descontinuou a rota sazonal Ponta Delgada - Las Palmas. As rotas sazonais entre Terceira - Oakland e Ponta Delgada - Montreal não foram operadas em 2020, devido à crise pandémica da Covid-19.

Frota

A Azores Airlines investiu na renovação da sua frota. Conta com aeronaves modernas, mais eficientes e mais confortáveis.

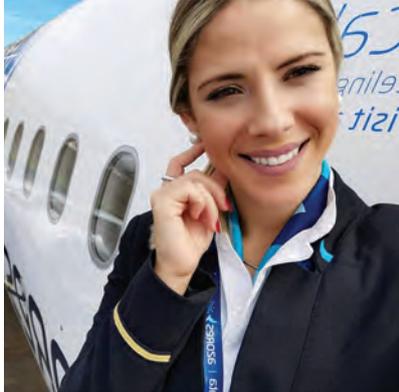
A Azores Airlines realizou importantes investimentos com vista à renovação da sua frota. A integração das aeronaves Airbus A321neo e Airbus A321neo LR visa proporcionar aos passageiros a melhor experiência de voo, contribuindo, ainda, para alcançar objetivos de sustentabilidade ambiental.



A frota da Azores Airlines inclui presentemente:
Airbus A321-253neo LR;
Airbus A321-253neo;
Airbus A320-214.



AS PESSOAS



2020 foi um ano de adaptação permanente a um cenário imprevisível.

O ano na gestão dos recursos humanos foi marcado pela necessidade de reorganização interna por forma a adequar a estrutura ao refrear da atividade operacional.

Em resposta à pandemia, foi então necessário implementar o regime de teletrabalho que abrangeu, essencialmente, áreas não operacionais. Foi ainda o ano em que a organização teve de recorrer à suspensão temporária de trabalho (*lay-off*) para cerca de 410 trabalhadores, aplicada nas várias modalidades (suspensão a 20%; a 50% ou a 100%) o que

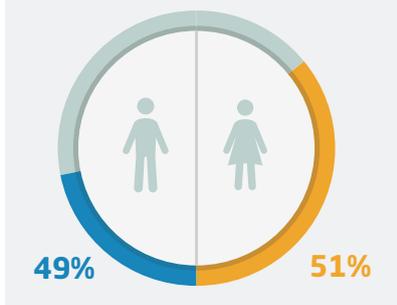


630 trabalhadores
Azores Airlines

ocorreu de acordo com a demanda operacional de cada momento e, essencialmente, entre os meses de abril a junho. Foi, também, o ano em que se iniciou o processo de reestruturação interna, quer através do incremento da mobilidade interna, quer com o lançamento do programa de pré-reformas e reformas antecipadas.

Mas apesar do refrear da atividade, o investimento na formação de ativos manteve-se. Foram ministradas, na Azores Airlines, 512 ações de formação, o que consubstanciou um registo de 13 mil horas de treino, apesar da dificuldade em manter formações presenciais e do recurso mais frequente a práticas de e-learning.

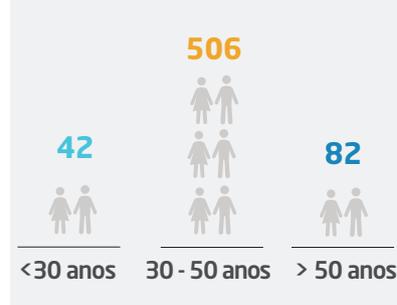
Trabalhadores por género



Do ponto de vista da saúde, higiene e segurança no trabalho, foi o ano em que se assistiu a um investimento, sem precedentes, em sensibilização, formação e prevenção no combate à propagação da Covid-19 com vista a controlar, da melhor forma possível, a incidência de casos no seio das empresas.

Por outro lado, foi registado um decréscimo no número de acidentes

Trabalhadores por faixa etária



de trabalho registados, o que se atribuiu ao refrear da atividade operacional, mas também à interiorização de melhores práticas e utilização de novos equipamentos, que vieram atenuar a incidência de lesões e traumas de ordem diversa. Apesar da instabilidade externa, o ano de 2020 pautou-se por um clima de harmonia social no seio do Grupo SATA, para o qual contribuíram o

Trabalhadores por área geográfica



entendimento entre Parceiros Sociais (Comissões de Trabalhadores e Sindicatos) e as equipas de gestão.

Este esforço coletivo resultou na melhoria do clima interno, um fator de estabilidade essencial, ademais, num ano tão adverso quanto o de 2020.

O AMBIENTE

A diminuição da nossa pegada ambiental é um compromisso empresarial; é uma responsabilidade coletiva que depende de todos e de cada um.

Sendo o CO₂ um dos principais gases com efeitos de estufa, e aceite como um dos principais agentes das alterações climáticas, constitui uma preocupação da indústria o seu controle e redução. Assim, em linha com os grandes objetivos das Nações Unidas, e no contexto do Protocolo de Quioto é assegurada, também no Grupo SATA, a monitorização, verificação e comunicação das emissões de CO₂ no âmbito dos programas CELE (Comércio Europeu de Licenças de Emissão) e, mais recentemente, CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). No contexto da operação terrestre está igualmente implementado um procedimento de monitorização do consumo de combustível, que se norteia por objetivos transversais de redução de emissões. O objetivo último destes programas de responsabilidade ambiental, que atravessam várias áreas - e que se consubstanciam na Certificação do Sistema de Gestão Ambiental pela ISO 14001:2015 - são sinónimos do compromisso assumido pelo grupo para com um desenvolvimento sustentável de longo prazo. A criação de uma consciência transversal, embora não se traduza sempre em números, também faz parte do trabalho levado a cabo todos os dias, a par com a implementação de sistemas de qualidade que permitem manter a conformidade e alcançar a melhoria constante.

REPORTE DE RESULTADOS OBTIDOS¹

i A monitorização de GFEE é efetuada a equipamentos que contêm gases refrigerantes (ar condicionados, frigoríficos, etc). Na sequência da substituição de equipamentos AVAC, existe uma diminuição de ODS (gases que empobrecem a camada do ozono), poque representam apenas 3% do total de gases refrigerantes instalados.

NAS EMISSÕES DE GASES COM EFEITOS DE ESTUFA (GEE) 2020

Emissões indiretas de GEE associadas ao consumo de eletricidade	866 TCO ₂ e -28% face a 2019
Emissões diretas de GEE associadas ao consumo de combustível de equipamentos e viaturas	264 TCO ₂ -38% face a 2019
Gases Fluorados com Efeitos de Estufa (GFEE)	539 TCO ₂ e -1,9% face a 2019
Emissões relativas ao consumo de combustível das aeronaves	
Emissões totais estimadas do Grupo SATA**	88.620 Tons CO ₂
Emissões totais estimadas da Azores Airlines**	74.290 Tons CO ₂
Reporte CELE*	781 Tons CO ₂ para 121 voos que exigem reporte.
Reporte CORSIA *	29.096 Tons CO ₂ para um total de 795 voos internacionais com obrigatoriedade de reporte.

*Os valores representam as emissões dos voos do Grupo SATA elegíveis para reporte, no âmbito dos programas de monitorização de CO₂ - CELE e CORSIA. Estão excluídos de reporte os voos domésticos e voos de serviço público.
**Valor calculado através do Fator de Emissão [t CO₂/t combustível]: 3,15

NOS CONSUMOS

Água	26 978 m ³ -21% face a 2019	Papel	12,4 toneladas -40% face a 2019
Eletricidade	1 285 395 kWh -28% face a 2019	Pneus	175 unid. importadas -61% face a 2019
Combustível frota terrestre	99 429 litros -36% face a 2019	Embalagens	1 889 kg -68% face a 2019

i Com a diminuição da operação e determinação dos períodos de lay-off, no âmbito do estado de emergência, é possível verificar que a generalidade do consumo diminuiu em toda a atividade.

¹Valores referentes ao Grupo SATA.

NA GESTÃO DE RESÍDUOS

A gestão de resíduos compreende uma metodologia de preservação do meio ambiente, através da redução de produção na origem, correta separação, acondicionamento, encaminhamento e valorização. Todos os resíduos produzidos e recolhidos nos espaços administrativos e aerogares, que na generalidade são geridos pelos prestadores de serviço de limpeza, não exigindo a obrigação de emissão de guia, não são contabilizados, apesar de ser assegurada a sua correta triagem e respetivo encaminhamento.

RESÍDUOS SUJEITOS A EMISSÃO DE EGAR (GUIA ELETRÓNICA DE ACOMPANHAMENTO DE RESÍDUOS)

Em 2020, foram produzidos um total de 76 toneladas de resíduos, mais 6% em relação ao ano anterior, apesar do abrandamento da atividade. O aumento expresso deveu-se ao maior reencaminhamento de equipamentos inoperacionais que são, essencialmente, resíduos de grande porte. No total, 52% representam resíduos perigosos e os restantes 48% são resíduos não perigosos. Em linha com o esforço que vem sendo feito no reencaminhamento

adequado destes resíduos, foi possível verificar que, apesar do aumento de produção de resíduos, em 2020, o seu tratamento mais adequado promoveu uma valorização de resíduos de 60%. Considerando que foram produzidas maiores quantidades de resíduos perigosos, apraz registar que o esforço na triagem e adequado reencaminhamento, representou um retorno positivo, no que respeita à valorização dos resíduos produzidos.

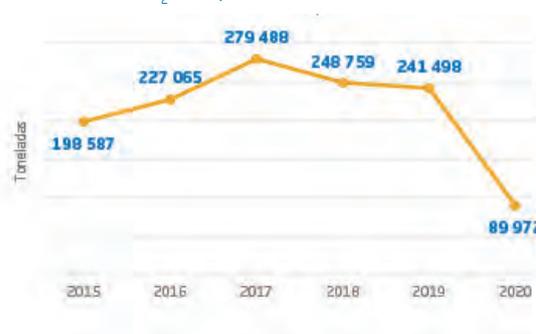


ESTIMATIVAS DE REDUÇÃO GLOBAL NOS ÚLTIMOS ANOS

Estimativa de emissões CO₂ - Aeronaves



Emissões CO₂ - Grupo SATA



OUTROS PROJETOS PROMOTORES DA EFICIÊNCIA E DA CONSCIÊNCIA AMBIENTAL

- Substituição da frota de longo curso com a introdução de aeronaves mais eficientes.
- Arranque do *Dinamic Efficiency Project* em consonância com os procedimentos *Green Operating Procedures* do fabricante Airbus.
- A introdução do *Electronic Flight Bag* na operação das companhias aéreas como substituto digital dos manuais, documentos e cartas de navegação a bordo, projeto com impacto combinado na redução de combustível e de consumíveis a bordo.
- Adaptação de um conjunto de boas práticas operacionais que promovem poupanças de combustível em variadas fases do voo da SATA Air Açores, com resultados expressivos no computo global da operação aérea.
- Nas operações terrestres, cerca de 80% dos equipamentos é movido a energia elétrica.
- Na gestão aeroportuária da SATA Gestão de Aeródromos, estão implementadas e são controladas medidas que visam a redução de CO₂ para a atmosfera.
- A adoção de práticas de controle e auditoria no processo de contratação de fornecedores, por forma a garantir a adoção de práticas de responsabilidade ambiental por parte dos principais fornecedores de serviços.



Programas e certificações que o Grupo SATA se empenha em assegurar



Convergência com os objetivos dos Programas CORSIA e CELE

Em concordância com os requisitos de conformidade legal e referenciais normativos:

NP EN ISO 14001:2015 Sistemas de Gestão Ambiental

NP EN ISO 45001:2019 Sistemas de Gestão da Segurança e Saúde no Trabalho

ISO 26000 Responsabilidade Social (em fase de implementação)

MODELO DE GOVERNO

A estrutura de Governo das empresas do Grupo SATA assenta no Modelo Latino, que prevê a existência de três órgãos de gestão, encontrando-se estes definidos nos estatutos da sociedade, assim como as suas funções e as suas regras de funcionamento.

Nota: Os órgãos sociais atuais da SATA Internacional - Azores Airlines foram eleitos a 07 de janeiro de 2020, para o triénio 2020/2022.



Assembleia Geral

Analisar e aprovar documentos de prestação de contas individuais e consolidadas, deliberando sobre a aplicação de resultados do exercício, alterações de participação de capital, aumentos de capital e contratação de empréstimos (nas condições previstas);

Analisar e aprovar as linhas e as orientações de carácter estratégico;

Eleger os membros dos órgãos sociais, definindo a fixação e alteração da sua remuneração.



Conselho Fiscal

Fiscalizar a administração da empresa relativamente ao cumprimento da lei, estatutos e regulamentos aplicáveis;

Verificar e elaborar um parecer sobre os documentos de prestação de contas através da realização de auditorias internas, assegurando o cumprimento dos padrões internacionais definidos.



Conselho de Administração

Gerir os negócios da empresa e tomar decisões relativas ao objeto social que são da sua exclusiva competência e responsabilidade;

Aprovar os principais objetivos, políticas e orientações de gestão;

Monitorizar e garantir o alinhamento dos objetivos, políticas e orientações com as atividades a desenvolver, no sentido de satisfazer e maximizar os interesses do acionista.

RESPONSABILIDADES

Agir de forma responsável, ética e de acordo com os padrões de conduta recomendados pelas boas práticas internacionais é a forma de trabalhar em todo o universo SATA.

Assembleia Geral

Presidente	Carlos Eduardo da Silva Melo Bento
Vice-Presidente	Sara Cristina Brum de Medeiros
Secretário	Joana Torres Decq Mota

REMUNERAÇÃO

A política de remunerações do Grupo SATA não contempla qualquer componente remuneratória relativamente aos membros que compõem a Assembleia Geral.


Reuniões
N.º reuniões: 9
% de participação: 100%

Principais deliberações

- Aprovação do Relatório de Gestão e Contas;
- Deliberação sobre a Proposta de Aplicação de Resultados;
- Eleição do Conselho Fiscal;
- Fixação da remuneração dos membros do Conselho Fiscal;
- Apreciação geral da administração e fiscalização da sociedade.

Conselho Fiscal

Presidente	Rúben Mota Cordeiro
Vogais Efetivas	Catarina Isabel Furtado Pacheco
	Vera Silva Amaro
Vogal Suplente	Marco António Fernandes Chaves

REMUNERAÇÃO

Foi fixada a remuneração mensal de 600 € para o Presidente, e de 400 € para os restantes vogais. O vogal suplente não auferir remuneração.

Revisor Oficial de Contas

Revisor Oficial de Contas	Manuel Luís Fernandes Branco	REMUNERAÇÃO 14.500€ anuais.
2017 Data da primeira designação	2 Número de mandatos	3 anos civis Duração do mandato

Conselho de Administração

Presidente da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos	Luís Manuel da Silva Rodrigues N.º reuniões: 25 % de participação: 100%	REMUNERAÇÃO 13.685,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho
Vogal Executivo da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos	Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves N.º reuniões: 23 % de participação: 92%	13.158,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho
Vogal Executivo da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos	Mário Rogério Carvalho Chaves N.º reuniões: 25 % de participação: 100%	13.158,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho

O Conselho de Administração é composto por três administradores executivos, nomeados a 07 de janeiro de 2020, estando perfeitamente definidas as responsabilidades e áreas de competência do negócio de cada um, sendo que essas responsabilidades evoluem ou mudam, mantendo-se a solidariedade institucional em todas as áreas:

**Presidente do Conselho
de Administração**
Luís Manuel da Silva Rodrigues

Secretaria Geral
Auditoria
Assessoria de Imprensa
SATA Gestão de Aeródromos
Serviço de Comunicação e Marca
Direção de Programa de Fidelização
Gabinete de Impacto Social e Ambiental
Gabinete de Relações Laborais
Gabinete de Desenvolvimento de Talento
Gabinete de Relações Externas e Planeamento de Emergência

Direção de Contabilidade e Fiscalidade
Direção de Gestão e Tesouraria de Clientes
Direção de Compras, Equipamentos e Património
Direção de Planeamento e Controlo de Gestão
Serviços Jurídicos
Proteção de Dados

**Vogal Executivo do
Conselho de Administração**
Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves

**Vogal Executivo do
Conselho de Administração**
Mário Rogério Carvalho Chaves

Gabinete de Segurança
Gabinete de Monitorização e Conformidade
Gabinete de Segurança Operacional
Direção de Operações de Voo
Direção de Treino e Formação e Direção de Treino e Instrução de Tripulações
Direção de Continuidade da Aeronavegabilidade
Direção de Manutenção de Aeronaves e Direção de Manutenção e Engenharia
Direção de Operações Terrestres
Direção de Handling
Direção de Rede e Receita
Centro de Coordenação Operacional
Direção de Sistemas de Informação
Direção de Marketing e Vendas
Carga e Correio
Charters
Gabinete de Formação Operacional
Serviço a Passageiros

GESTÃO DO RISCO



A gestão do risco do Grupo SATA é suportada numa metodologia claramente definida e alinhada com as boas práticas do mercado, suportada na *Enterprise Risk Management Integrated Framework/COSO II* e na norma ISO 31000:2009 - *Risk Management*.

Esta metodologia visa assegurar, para cada tipo de risco, um ambiente de controlo interno eficaz, assim como minimizar o impacto dos riscos na organização, reduzir a incerteza e a volatilidade da sua ocorrência, tendo como fim último a sustentabilidade do Grupo SATA.

Riscos financeiros

Risco do preço do combustível

Variações de preço e de disponibilidade futura de combustível não podem ser previstas com qualquer grau de certeza, podendo ter consequências materiais adversas na atividade, situação financeira ou resultados operacionais da empresa.

Risco da taxa de câmbio

A atividade operacional do Grupo SATA encontra-se exposta, de forma direta ou indireta, ao risco da flutuação das taxas de câmbio, principalmente do dólar americano, como sejam os custos com combustíveis, locações e manutenção de aeronaves. A gestão do risco cambial concretiza-se através da monitorização do grau de exposição do grupo ao risco de flutuação das taxas de câmbio, por referência aos seus ativos e passivos e pode envolver a contratação de instrumentos financeiros derivados, face ao potencial de limitação de exposição cambial.

A reação nos mercados financeiros a esta pandemia foi agressiva e violenta e assemelha-se aos movimentos testemunhados durante a crise financeira global em 2008/09, se não mais acentuada.

O par cambial Euro/Dólar (Eur/USD) é, por larga distância, o mais líquido do mercado, a que não será alheio o facto de serem as duas principais moedas a nível global. Em 2020, o euro apreciou 9,63% face ao dólar americano (USD). Embora nos primeiros meses do ano o euro se tenha depreciado ligeiramente face à moeda

americana - atingindo a cotação mais baixa no dia 20 de março (1 EUR = 1,0707 USD) - a partir do final de março, o euro apreciou de forma contínua face ao USD e atingiu a sua cotação mais alta no dia 30 de dezembro (1 EUR = 1,2281 USD).

Risco de crédito

Risco de perda ou não recuperação de crédito dos clientes e restantes dívidas de terceiros, bem como das entidades financeiras onde o Grupo SATA mantém os seus depósitos. É efetuada a medição das perdas de crédito esperadas com base no agrupamento de contas a receber de acordo com as características de risco de crédito comuns e no vencimento, perfis de pagamento das vendas e serviços prestados e das perdas de crédito históricas.

Risco de liquidez e capital

Fontes de financiamento insuficientes para satisfazer as necessidades de saídas de caixa para atividades operacionais e de financiamento, investimentos, remuneração dos acionistas e reembolso da dívida. A avaliação e mitigação do risco é assegurada através da gestão centralizada das necessidades de tesouraria pelo departamento financeiro do Grupo SATA e pela manutenção de linhas de crédito negociadas com entidades bancárias. A contratação de dívida é analisada através da ponderação de fatores como o custo do financiamento e as necessidades de tesouraria. A 18 de agosto de 2020 a Comissão

Europeia aprovou o auxílio de estado, no valor de Eur 133 M, sob a forma de um aval do Governo Regional dos Açores, para a SATA Air Açores poder ir ao mercado levantar dívida para a sua operação corrente, por forma a cumprir com as suas obrigações de curto prazo. Este empréstimo teria que ser reembolsado em 6 meses mas, uma vez que o Grupo SATA apresentou um Plano de Reestruturação, a sua maturidade estendeu-se até novembro de 2021.

Risco de taxa de juro

Impacto da flutuação da taxa de juro no serviço da dívida contratada e consequentemente nos resultados económicos. Para os empréstimos de longo prazo e como forma de cobrir uma eventual variação da taxa de juro a longo prazo, o grupo contrata, sempre que apropriado e possível, taxas de juro fixas, para cobrir o risco de flutuação das taxas de juro.

Mais informação sobre riscos financeiros pode ser consultada nos Anexos Financeiros deste relatório.

Riscos estratégicos

Regulamentação do sector

As constantes alterações ao nível da regulação e orientações internacionais a que o Grupo SATA está exposto, exigem uma monitorização orientada, eficaz e atempada para assegurar o sucesso das operações. O Grupo SATA mantém, através de departamentos especializados nestas matérias, um acompanhamento

A gestão do risco e o controlo interno assumem uma importância fundamental na gestão do Grupo SATA, presente em todos os processos, sendo uma responsabilidade de todos os colaboradores do Grupo, nos diferentes níveis hierárquicos da empresa.

sistemático das orientações emanadas pelas Entidades Aeronáuticas, no sentido de se implementarem as medidas e orientações de segurança definidas.

Políticos

O Grupo SATA, sendo uma empresa detida a 100% por capitais públicos, tem a sua atividade assente em eventuais alterações políticas regionais e nacionais. O Conselho de Administração adota uma postura de diálogo com o seu acionista no sentido de assegurar o cumprimento e o alinhamento dos melhores interesses das várias partes envolvidas.

Recursos humanos

Os recursos humanos são um ativo que assume uma importância estratégica no Grupo SATA, e que a empresa se esforça por reter e valorizar. Neste sentido, e com o objetivo de manter todos os trabalhadores motivados e alinhados com os objetivos e valores da empresa, são adotadas várias medidas de comunicação interna:

- O Conselho de Administração adota uma postura de diálogo aberto e transparente que envolve todos os trabalhadores do Grupo SATA.
- A SATA dispõe de um conjunto de canais de comunicação interna que lhe permite assegurar uma correta e adequada difusão de mensagens aos seus trabalhadores: portal do colaborador "MY SATA", Blogue Interno "Voamos Juntos" e e-mail "I Belong".
- São disponibilizados manuais de suporte ao processo de acolhimento e integração, que pretendem potenciar o acesso à informação sobre um conjunto de temas frequentes da gestão do dia-a-dia da

empresa, bem como reforçar uma cultura de autodesenvolvimento.

- Os sindicatos e comissões de trabalhadores assumem-se como parceiros essenciais na definição das opções estratégicas de recursos humanos e sustentabilidade do grupo. Os processos de negociação são assegurados pelo Gabinete de Relações Laborais, através de uma postura de comunicação e diálogo, de forma a alinhar os interesses de ambas as partes e a assegurar um ambiente pacífico e positivo.

Ética e cultura organizacional

O Código de Ética e Conduta estabelece orientações e padrões de atuação, identificando os princípios e as normas de conduta que cada um deve respeitar na promoção de um ambiente de trabalho íntegro, justo e honesto, na relação com os seus stakeholders. Este código é divulgado junto de todos os colaboradores via e-mail e através da newsletter interna, estando disponível para consulta no "MY SATA". Existe, também, um canal de reporte interno de comportamentos não-éticos e de receção de reclamações relacionadas.

Em 2020 o Grupo SATA entendeu agir mais intensamente na prevenção de qualquer tipo de assédio no trabalho, criando e divulgando junto de todos os trabalhadores um Código de Boa Conduta para a Prevenção e Combate ao Assédio no Trabalho.

A empresa possui, ainda, um plano de prevenção de riscos de corrupção e infrações conexas que abrange todas as operações das empresas do grupo.

Riscos operacionais

Interrupção da operação

Várias áreas operacionais do Grupo SATA, pela própria natureza das suas funções, podem ser afetadas por situações que podem condicionar o normal funcionamento da operação e resultam em pedidos de indemnização por passageiros afetados ou por terceiros, e em perda de reputação e notoriedade.

Neste sentido o Grupo SATA dispõe de um plano de Gestão de Riscos de Interrupção da Operação que contempla as respetivas medidas de mitigação.

Sistemas de informação

Todas as áreas de negócio do Grupo SATA são suportadas por equipamentos e ferramentas informáticas, que funcionam em interfaces definidos para garantir a fiabilidade, a segurança e a disponibilidade da informação de forma adequada. O Grupo SATA dispõe de um Departamento de Sistemas de Informação que monitoriza todos os sistemas existentes e apoia as áreas/departamentos/gabinetes na implementação e execução de novos projetos.

Safety & Security

A segurança da operação, dos colaboradores e dos clientes é a prioridade do Grupo SATA e todas as suas operações visam a mitigação do potencial risco de segurança a que estão expostos. Durante o ano de 2020 foi possível manter o foco na consolidação do Safety Management System (SMS) e na transição para o Integrated Management System (IMS).

Os processos de auditoria interna e externa e os planos de formação assumem um papel importante na mitigação dos riscos inerentes à operação, assim como a monitorização de dados de voo; o Plano de Resposta a Emergências; a existência de medidas de security e a avaliação de riscos profissionais com identificação dos perigos e as respetivas medidas mitigadoras, por local de trabalho e função.

Risco ambiental

O Grupo SATA está sujeito a várias leis e regulamentos de proteção ambiental. Alterações a estas normas, nomeadamente, variações no preço das licenças de CO₂, podem representar aumentos significativos nos custos operacionais. É o Gabinete de Impacto Ambiental e Social que assegura o cumprimento das várias leis e regulamentos a que a SATA

está sujeita, promove a identificação dos riscos e respetivas medidas de mitigação, através da monitorização permanente dos seus indicadores.

Riscos Hazard

Desastres naturais

A atividade do Grupo SATA está sujeita a vários eventos naturais como maremotos, terremotos, nevoeiros fortes e cinzas vulcânicas e eventos sociais como greves que, além de provocarem constrangimentos sociais, podem acarretar perdas de receitas significativas e/ou custos adicionais. Existe um Grupo de Gestão de Emergência que atua em conformidade com o Manual de Procedimentos de Emergência e que identifica para todas as tipologias de acidentes/incidentes,

as políticas de atuação, deveres e responsabilidades, planos de assistência a passageiros e famílias, procedimentos de gestão da relação com os *media* e planos de treino e formação. É também assegurada a contratualização de seguros que não coloquem em causa a continuidade do negócio e os objetivos estratégicos do Grupo SATA.

Pandemias

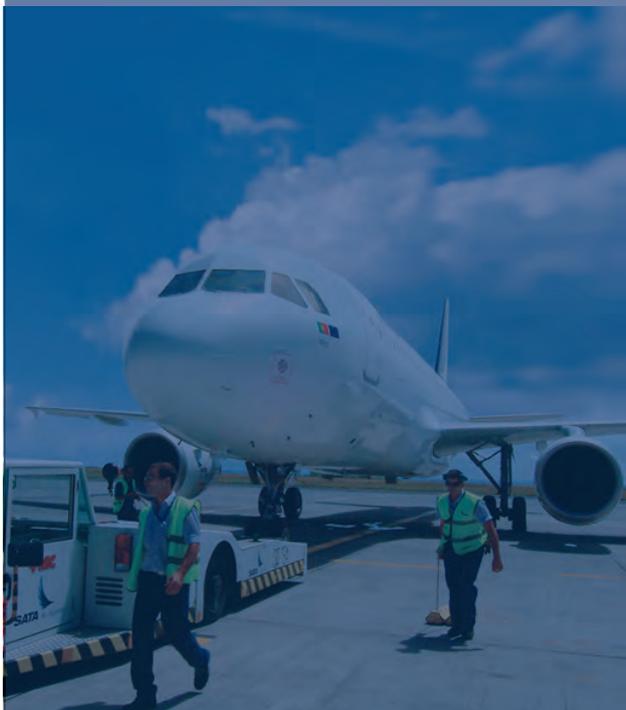
A pandemia de Covid-19 durante o ano de 2020, e a forma como esta afetou a aviação através das imposições das restrições de viagens e da redução da confiança dos passageiros em viajar. As medidas aplicadas na resposta à crise pandémica podem ser consultadas no capítulo Covid-19: a resposta à crise.

Para assegurar a mitigação dos riscos a que está exposta a sua atividade, o Grupo SATA adota um conjunto de processos chave, suficientemente robustos para minimizar essa exposição, cuja execução e manutenção é assegurada por todos os colaboradores, nos diversos processos de gestão existentes.

Serve de suporte a esta execução e manutenção a existência de uma política interna de ambiente, segurança e saúde no trabalho, bem como os vários modelos, manuais e regulamentos em vigor: modelo de qualidade de serviço, manual de funções, código de ética e conduta, regulamento interno de compras, manual de procedimentos de emergência, plano de prevenção de riscos de corrupção e infrações conexas, entre outros.

A garantia sobre a efetividade da gestão do risco e controlo interno dentro do grupo é dada ao Conselho de Administração pela auditoria interna, através da avaliação independente com indicação de melhoria nos processos de controlo interno e gestão do risco.

São, ainda, adotados um conjunto de controlos que assegura a fiabilidade das contas e do reporte das demais peças de informação financeira: um Departamento de Controlo de Gestão que garante o controlo orçamental numa base periódica; um Técnico Oficial de Contas que monitoriza e supervisiona, com a revisão do Revisor Oficial de Contas, todo o processo de elaboração das Demonstrações Financeiras anuais das empresas individuais do Grupo SATA e ainda a supervisão do Conselho de Administração da SATA, durante todo o processo de preparação e revisão dos relatórios de Gestão, Governo e Sustentabilidade elaborados.



Enquadramento Macroeconómico

Contexto Económico Internacional

A atividade económica global em 2020 ficou profundamente marcada pela pandemia de Covid-19. Esta é já a mais grave crise económica desde a Grande Depressão, superando largamente os efeitos da crise financeira global de 2009. Mais de uma década após a crise financeira global, a Humanidade encontra-se de novo a atravessar uma das mais profundas, senão a mais profunda crise económica e de saúde de que há registo, sendo expectável que esta crise pandémica anule os avanços realizados na redução da pobreza atingidos nos últimos 20 anos.

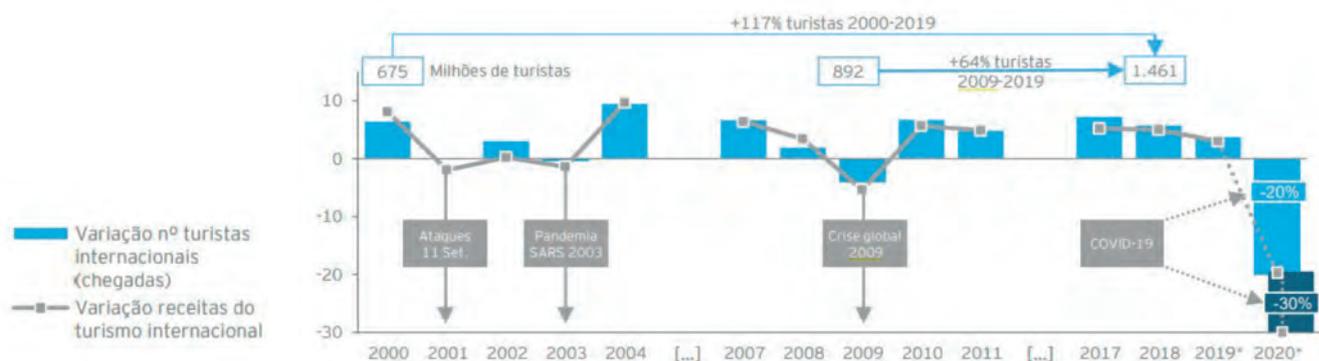
As medidas de contenção da crise de saúde pública e a atitude de precaução dos agentes económicos, determinaram uma queda sem precedentes da produção de riqueza a nível global, com impactos nos níveis de emprego e rendimento disponível das populações, nomeadamente as com menor poder de compra, com contratos de trabalho precário e trabalhadores de sectores de contacto intensivo com o cliente, como é o caso das atividades relacionadas com o turismo.

A queda do consumo geral levanta desafios para as economias. Não obstante, verificou-se uma adaptação do consumo, facto que revela agentes económicos capazes de adaptar os comportamentos perante um contexto extraordinário.

Face aos efeitos negativos registados de forma transversal em todos os

sectores económicos, foram implementadas pelos governos e bancos centrais medidas e sistemas de apoio financeiro, fiscais e sociais a empresas e agregados familiares, garantias essenciais à sua subsistência durante os períodos de contenção e confinamento, bem como suporte à retoma após abrandamento dos impactos da Covid-19 e levantamento das medidas de contenção.

Focando no sector do turismo, as estimativas para o impacto da Covid-19 no turismo internacional são muito mais graves do que noutras crises. A epidemia de SARS de 2003 provocou uma quebra nos fluxos turísticos internacionais de 3 milhões de turistas (-0,4%) e de -50 mil milhões de dólares nas receitas do turismo (-1,4% em termos reais) entre 2002-03. Na crise económica global de 2009, houve uma quebra de 37 milhões de turistas (-4,0%) e de -88 mil milhões de dólares nas receitas do turismo (-5,4%) (2008-09). As estimativas da Organização Mundial do Turismo (UNWTO) sobre os impactos previstos da Covid-19 no turismo mundial são acompanhadas de alertas quanto à rápida desatualização das mesmas. As perspetivas apontam para quebras de 290 a 400 milhões de turistas entre 2019-20 (-20% a -30%). A contração esperada das receitas do turismo mundial oscila entre -300 a -450 mil milhões de dólares (-20% a -30%) entre 2019-20.



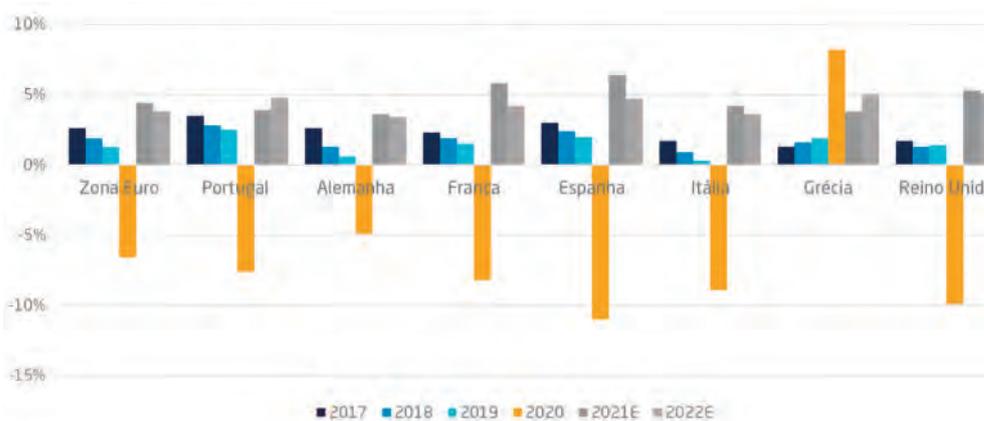
Fonte: UNWTO, World Tourism Organization (março 2020)

Na zona euro, o nível do PIB real no quarto trimestre de 2020 situou-se 4,9% abaixo do nível registado no quarto trimestre de 2019, significativamente menos do que os valores avançados em projeções anteriores. Fruto de uma procura externa mais forte do que o esperado, esta melhoria parece também refletir efeitos de aprendizagem, com os agentes económicos a ajustarem-se melhor às medidas de contenção em todos os sectores económicos.

Espera-se que em 2021 o PIB real diminua 0,4% no primeiro trimestre e suba 1,3% no segundo, acelerando a retoma durante o segundo semestre com a esperada flexibilização das medidas de contenção e um reforço da confiança na sequência de aceleração do processo de vacinação acompanhadas da continuação de uma recuperação robusta da procura externa e de políticas orçamentais e monetárias favoráveis.

Prevê-se que o PIB real ultrapasse o seu nível do quarto trimestre de 2019, prévio à crise, no segundo trimestre de 2022 e se situe 3,3% acima do seu nível pré-crise no último trimestre de 2023. Todas as perspetivas de curto prazo para a atividade económica dependem da evolução da pandemia e, em particular, da rapidez e do modo como o aumento das taxas de vacinação permitirá o levantamento das medidas de contenção.

Crescimento do PIB (%)¹

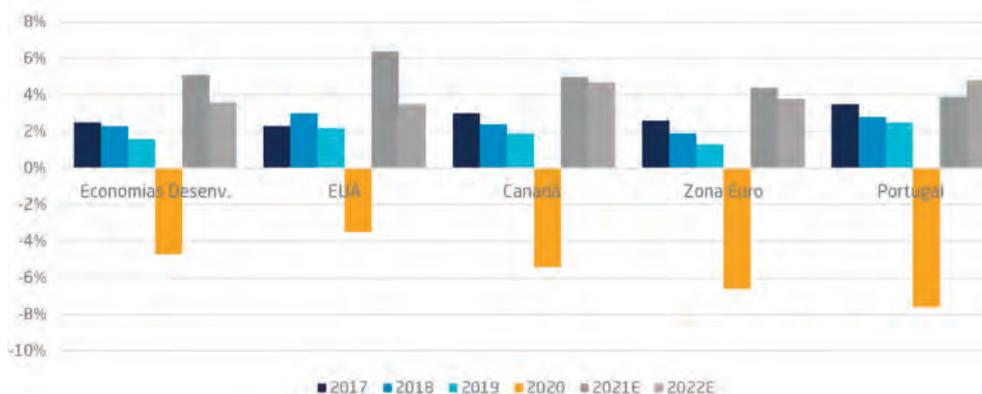


Nos Estados Unidos, a maior economia do mundo, depois de uma década de crescimento, o PIB voltou a ficar negativo em 2020 (-4,2%, estimativa do FMI) devido à crise da Covid-19, que foi agravada pelo crescimento das desigualdades. As tensões comerciais com a China persistiram, com a maioria dos direitos aduaneiros retidos. No segundo trimestre de 2020 verificou-se uma profunda contração, que reflete o impacto das medidas de contenção resultantes das restrições

da segunda onda de contágio, tornando a situação mais incerta. De acordo com as previsões de outubro de 2020 do FMI, espera-se que o PIB cresça 3,1% em 2020, estabilizando em cerca de 2,9% em 2022, assumindo que a crise global diminui após o processo de vacinação. Em janeiro de 2021 o FMI atualizou as suas projeções de evolução do PIB para os Estados Unidos para 5,1% em 2021 e 2,5% em 2022. À semelhança de outros países, o impacto da crise da Covid-19 foi bastante intenso no

mercado de trabalho norte-americano, estimando-se uma taxa de desemprego em 8,9% em 2020 face a 3,7% em 2019. A taxa dívida/PIB do governo, já em tendência ascendente nos últimos anos, aumentou de forma consistente durante 2020 para financiar as despesas concedidas para apoiar famílias e empresas, atingindo 131,2%. Espera-se que esta tendência continue levando o déficit para 134,5% do PIB até 2022¹.

Crescimento do PIB (%)¹



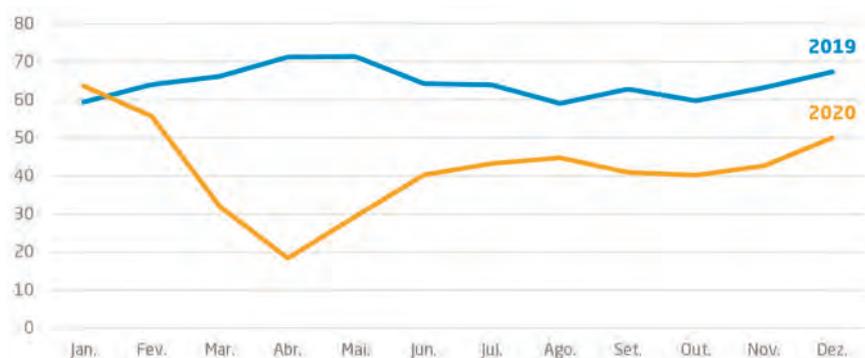
¹Fonte: IMF – World Economic Outlook

Petróleo Bruto - Brent

O preço do petróleo (Brent) por barril ficou praticamente estável ao longo de 2020, diminuindo 35% face ao preço médio verificado em 2019, para 42 dólares americanos. As perspetivas para o mercado do petróleo apontam para uma recuperação moderada da procura refletindo sobretudo a recuperação

da atividade com o consequente aumento do preço. Com base nas previsões técnicas, o preço médio do petróleo situa-se em 42 dólares por barril em 2020, subindo para 59,3 dólares por barril em 2021 e descendo gradualmente para 53,7 dólares em 2023.

Cotação Mensal - Brent¹

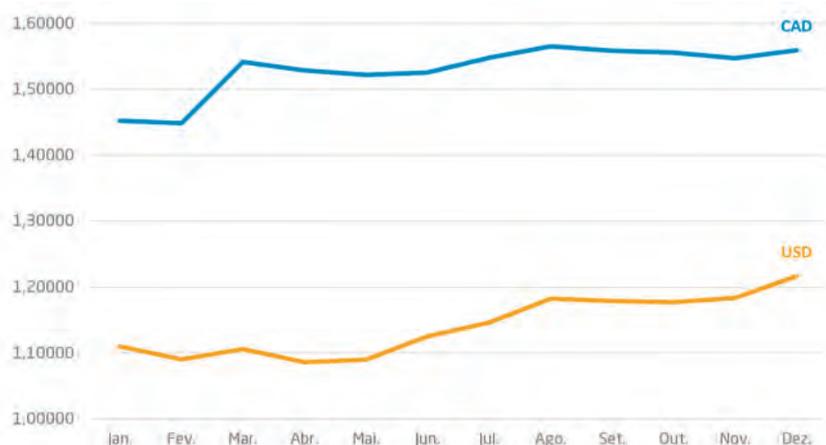


Evolução Cambial

Em 2020, o euro apreciou 9,63% face ao dólar americano e 7,38% face ao dólar canadiano. Embora, nos primeiros meses do ano, o euro se tenha depreciado ligeiramente face à moeda americana - atingindo a cotação mais baixa no dia 20 de março (1 EUR = 1,0707 USD) - a partir do final de março, o euro apreciou de forma contínua face ao USD e atingiu

a sua cotação mais alta no dia 30 de dezembro (1 EUR = 1,2281 USD). Relativamente ao dólar canadiano, registámos uma valorização da moeda única a partir do final do primeiro trimestre de 2020, mantendo-se relativamente estável até final do ano encerrando a 31 de dezembro de 2020 a (1 EUR = 1,5633 CAD).

Evolução cambial USD/CAD²



¹Fonte: EIA - Energy Information Administration - Official Energy Statistics from US Government

²Fonte: BPSTAT.BPORTUGAL.PT

Contexto Económico Nacional

PIB e Crescimento Económico

As medidas de contenção da crise de saúde pública e a atitude de precaução dos agentes económicos determinaram uma queda sem precedentes do PIB.

A queda da atividade em 2020 reflete a redução da procura interna e das exportações, destacando-se o contributo muito negativo das exportações de serviços (-4,8 pp),

em particular a diminuição sem precedentes das exportações de turismo.

As projeções apresentadas assumem que as restrições serão gradualmente retiradas ao longo do ano de 2021, embora a atividade fique condicionada até ao início de 2022, altura em que se prevê que a vacinação esteja plenamente implementada.

Projeções do Banco de Portugal: 2020-23 | Taxa de variação anual em percentagem.

	2019	2020	2021	2022	2023
Portugal	2,5	-7,6	3,9	4,5	2,4
Zona Euro	1,3	-7,3	3,9	4,2	2,1
Mundial	2,7	-3,5	5,6	3,9	3,4

Neste enquadramento, projeta-se para Portugal uma queda do PIB de 7,6% em 2020, seguida de um crescimento de 3,9% em 2021, 4,5% em 2022 e 2,4% em 2023.

A recuperação do PIB será gradual e diferenciada entre sectores, sendo mais lenta em atividades ligadas ao turismo, cultura e entretenimento.

Para 2022-23 antecipa-se um crescimento ligeiramente maior em Portugal, relativamente ao valor previsto para a zona euro, refletindo a recuperação do turismo. Tomando como referência as projeções mais recentes do Eurosistema, a economia portuguesa cresce acima da zona euro no período 2022-23, o que traduz uma retoma do processo gradual de convergência real.

A taxa de desemprego aumenta de 6,5% em 2019 para 7,2% em 2020 e projeta-se para 8,8% em 2021 com reduções nos anos seguintes, para 8,1% em 2022 e 7,4% em 2023, ainda assim permanecendo acima do observado no final de 2019.

A inflação, medida pela taxa de variação do IHPC, situa-se em -0,2% em 2020, aumentando para 0,3% em 2021, 0,9% em 2022 e 1,1% em 2023.

Nas finanças, o consumo público deverá aumentar 0,4% em termos reais em 2020, refletindo o crescimento das despesas na área da saúde e o aumento do emprego público. Para 2021, prevê-se um crescimento real de 4,9% do consumo público. Esta aceleração reflete o retorno dos serviços públicos ao funcionamento habitual. O impacto orçamental das medidas de estímulo deverá corresponder a 1,4% do PIB em 2021, um valor inferior ao estimado para 2020 (2,7% do PIB). Nos restantes países da área do euro, o impacto orçamental de medidas em resposta à pandemia foi muito diferenciado. Na área do euro, a Comissão Europeia estima que estas medidas ascendam a 4,2% do PIB em 2020. Nos anos seguintes, há uma reversão gradual das medidas (em 2021, corresponderão a 2,4% do PIB) e um efeito menos adverso dos estabilizadores automáticos sobre as finanças públicas.

Enquadramento Macroeconómico

Contexto Económico Regional

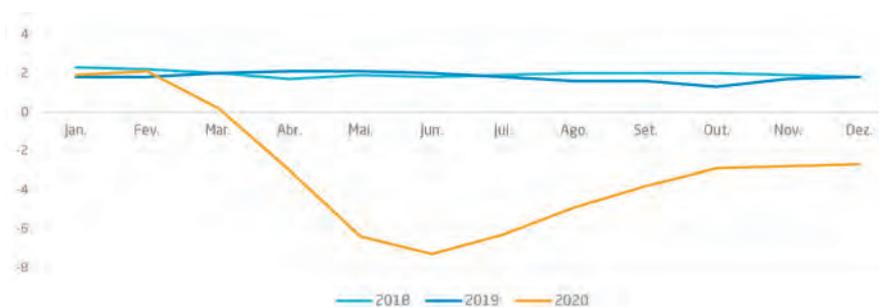
A economia açoriana não foi exceção no que respeita aos efeitos da pandemia de Covid-19, com alguns indicadores da atividade económica profundamente afetados, travando de forma brusca o contexto geral de estabilidade e de crescimento moderado que se vinha registando até ao final de 2019.

O INE previu para 2019 um PIB de 4.469 milhões de euros, um aumento de produção interna que beneficiava não só de acréscimos de produtividade, mas também do nível de emprego da população em idade ativa, sendo esta evolução compatível com a recuperação de ciclo económico num contexto de

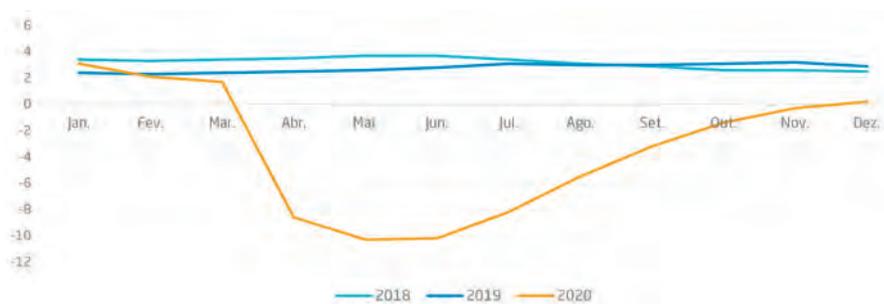
recursos e capacidade económica ainda disponíveis.

Os dados mais recentes, de 2020, que já refletem a crise sanitária e económica provocada pela pandemia de Covid-19, apontam no sentido de um decréscimo da produção interna até ao segundo trimestre de 2020, resultante da situação de pandemia de Covid-19 e confinamento que se viveu a partir de março de 2020. Esta situação melhorou a partir do terceiro trimestre de 2020, após o fim do confinamento, embora o IAE - Indicador de Atividade Económica, que mede a evolução da atividade económica em períodos intra-anuais, continue a registar valores negativos.

Indicador de Atividade Económica (IAE) - Açores



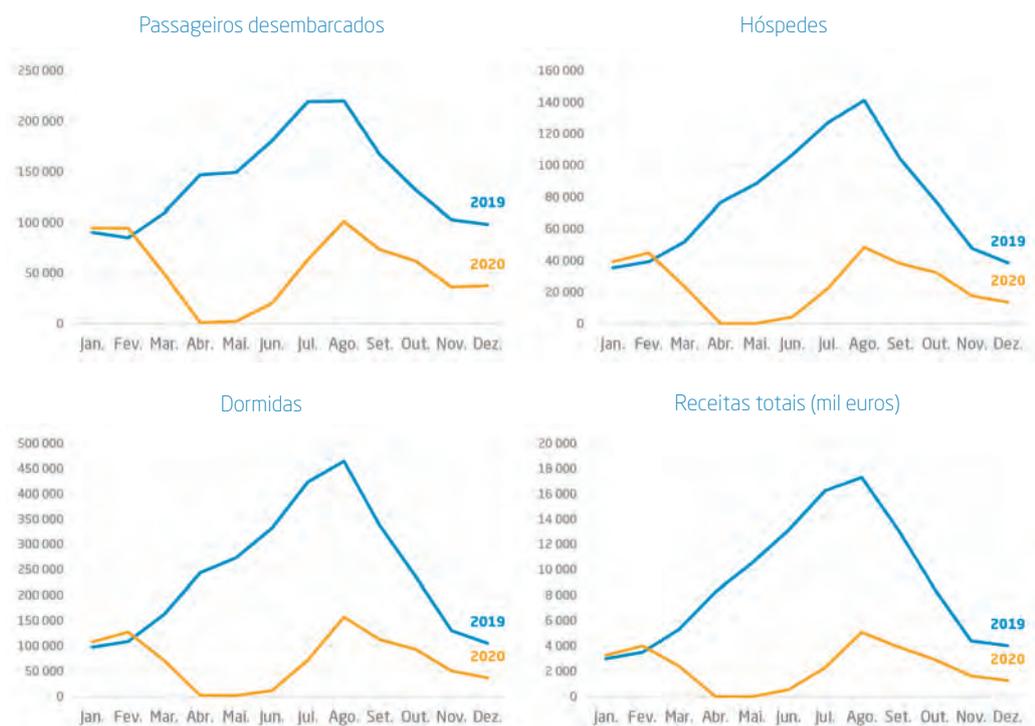
Indicador do Consumo Privado (ICP) - Açores



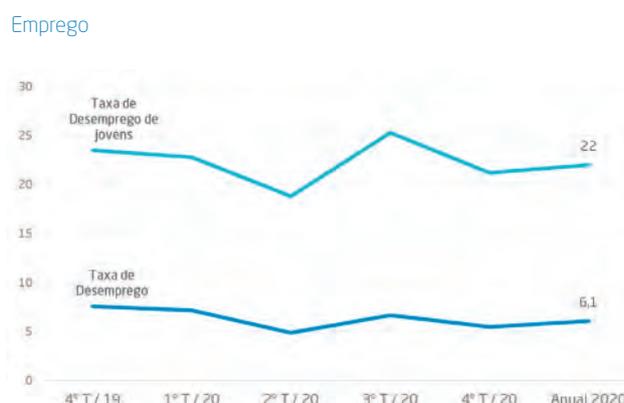
Fonte: SREA, Boletim Trimestral, 4º trimestre de 2020



No caso do sector dos serviços, onde o turismo se vinha destacando por ganhos progressivos de peso relativo na formação do produto interno e na oferta de postos de trabalho, observa-se uma acentuada redução na atividade, evidenciada pela quebra do número de dormidas (-72%) com a consequente redução no volume de receitas provenientes da hotelaria (-74%) associadas à diminuição de cerca de 868.000 passageiros desembarcados no final do 3º trimestre de 2020, um decréscimo de 63%, em comparação com período idêntico de 2019.



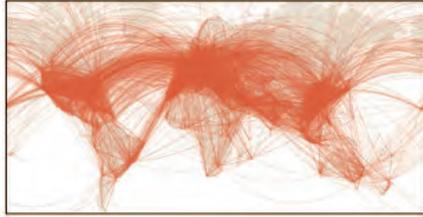
O desemprego, que atingiu em 2019 uma taxa média de 7,9%, apresentava em 2020 uma tendência de decréscimo, com o aumento do volume da população empregada superior à diminuição da população desempregada, traduzia-se não só numa diminuição do desemprego existente, como na criação de postos de trabalho no âmbito dos inativos que ingressem pela primeira vez no mercado de trabalho. Sendo expectável que esta tendência se inverta no atual contexto socioeconómico, espera-se que as políticas públicas de manutenção do emprego, implementadas no atual contexto de pandemia de Covid-19, permitam atenuar os efeitos negativos esperados ao nível do emprego e do desemprego, decorrente da pandemia de Covid-19.



Sector do Transporte Aéreo

A crise pandémica da Covid-19, instalada globalmente desde o final de 2019, trouxe à indústria da aviação a maior recessão desde a Segunda Guerra Mundial. Os esforços de contenção do novo coronavírus Covid-19, como o encerramento de fronteiras, quarentenas e confinamentos obrigatórios impuseram limitações sem precedentes à liberdade de movimentação de pessoas e debilitaram toda e qualquer procura, com exceção da mais básica necessidade de transporte, como voos de repatriamento ou de transporte de material e equipamento médico.

Ligações por origem/destino, abril 2019²



Ligações por origem/destino, abril 2020²



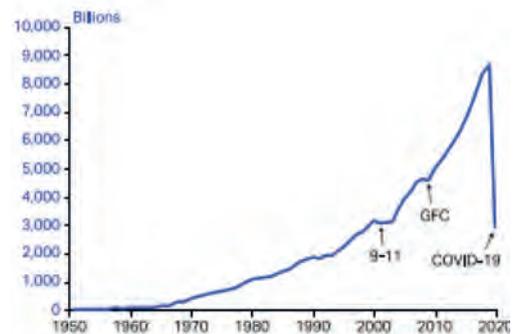
Se, num passado recente, os efeitos nocivos dos ataques terroristas de 11 setembro e da crise financeira global de 2009 se assumiram como os grandes desafios da indústria da aviação pós Segunda Guerra Mundial, a recuperação da quebra imposta pela pandemia de Covid-19, no tráfego de passageiros face a 2019, na ordem dos 60% em 2020 e expectável de 41% a 50%¹ em 2021, vem agora assumir, sem contestação, esse destaque.

Os efeitos das restrições ao tráfego de passageiros foram sentidos de forma generalizada, com a quebra do volume de ligações aéreas entre cidades e o desaparecimento quase total de ligações aéreas intercontinentais. O nível de RPKs internacionais atingiu em abril valores mínimos históricos, situando-se 98%² abaixo do ano anterior, com o volume de RPKs totais a encerrar o ano com uma descida de 66%¹ face a 2019. O transporte de carga manteve alguma procura, no entanto por cerca de metade da carga aérea global ser transportada em voos comerciais de passageiros, a suspensão de grande parte destas operações gerou severos constrangimentos ao nível das cadeias de abastecimento global.

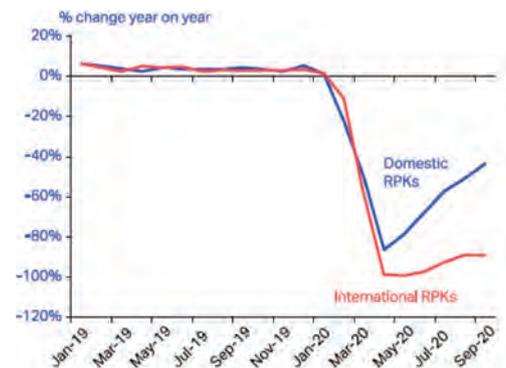
A evolução do tráfego doméstico apresentou sinais de recuperação nos meses seguintes ao pico da quebra registada em abril. O tráfego aéreo internacional apresentou sinais ténues de recuperação, no entanto, sem melhorias significativas nas receitas das transportadoras e na conectividade internacional da economia. A segunda e terceira vaga de surtos de infeção por Covid-19 que surgiram tanto nos EUA como na Europa, no último trimestre de 2020, desfizeram todas as expectativas de uma revitalização do tráfego aéreo internacional ainda durante o ano de 2020.

A pandemia de Covid-19, será incontestavelmente um ponto de mudança em todos os aspetos associados ao transporte aéreo, no entanto, continuam a surgir sinais de procura no que diz respeito ao segmento de lazer e turismo (VFR). Consideremos o pico de crescimento nas reservas de e para as ilhas Canárias superior aos níveis pré-crise após a dispensa da obrigação de quarentena para passageiros com proveniência daquele destino por parte do governo do Reino Unido. Com estes sinais é seguro afirmar que há uma predisposição para viajar sempre que permitido.

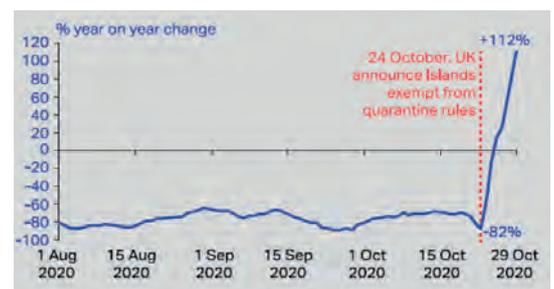
Receita global anual de passageiros por quilómetro voado (RPK)²



Evolução RPK domésticos e internacionais²



Crescimento da venda de passagens, UK-Canárias, ago-out 2020²

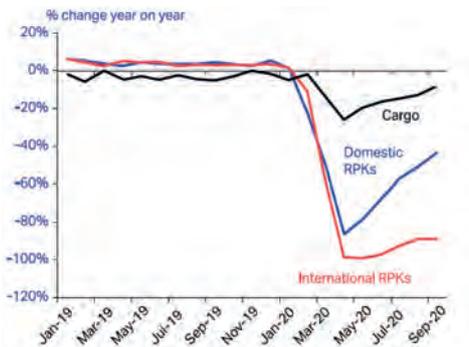


¹Fonte: ICAO - Effects of Novel Coronavirus (Covid-19) on Civil Aviation Economic Impact Analysis, 13 April 2021

²Fonte: IATA Annual Review 2020

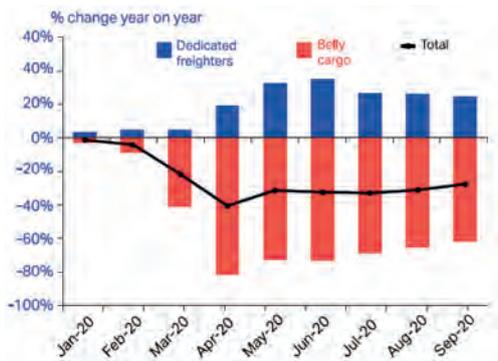


Evolução de volume de toneladas de passageiros e carga por quilómetro percorrido¹



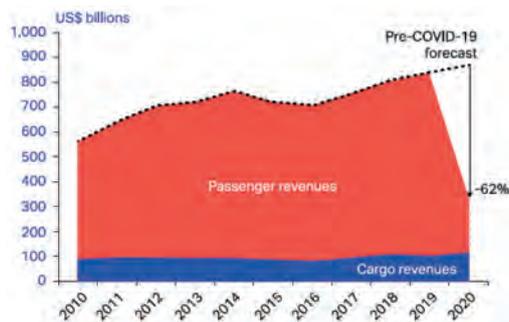
O negócio da carga aérea apresentou uma redução no volume transportado, não tão acentuada como a verificada no tráfego de passageiros, com o mínimo em abril, cerca de 25% abaixo do valor de 2019 e uma recuperação com setembro a registar uma variação no volume de carga de apenas -8% *year on year*. 2020 teve como maior desafio para a carga aérea a redução significativa da capacidade oferecida, sobretudo nas aeronaves *wide-body* de longo curso, com utilização limitada pela suspensão dos voos de passageiros. A resposta a esta necessidade veio através de aumentos na utilização e dotação de aeronaves dedicadas ao transporte de carga.

Toneladas de carga internacional por quilómetro percorrido¹



Apesar da performance da carga aérea, o colapso das receitas de passageiros levou a uma deterioração sem precedentes da rentabilidade das transportadoras aéreas. Com quebras de receita na ordem dos 60%¹ em 2020, o foco principal foi a redução de custos. Custos diretos variáveis, como o fuel, variam paralelamente com a quebra nas receitas decorrente da menor atividade operacional, no entanto, rubricas de custos fixos ou semifixos, de elevada relevância nas estruturas das transportadoras, como frota aérea e salários, cujo comportamento não depende diretamente da evolução operacional das transportadoras, revelam-se extremamente penalizadoras. Neste sentido foram encetados esforços e iniciativas de redução de gastos fixos, como por exemplo, nos salários, através de redução de horários, *lay-off* e rescisões amigáveis e renegociação de contratos, planos de pagamento e realocação de recursos em outras rubricas estruturais.

Quebra nas receitas face a estimativas pré-crise¹



Face aos prejuízos recorde na indústria da aviação, foram várias as companhias a recorrer a auxílios estatais para evitar insolvências ou reestruturações por insolvabilidade, cujo valor total atribuído se estima ter atingido em 2020 os USD 173 mil milhões.



Resultados anuais para o sector da aviação¹



No panorama regional, assistimos a uma redução em todos os indicadores de tráfego aéreo comparativamente a 2019, decorrentes dos constrangimentos impostos pelas medidas de restrição e controlo de tráfego aéreo em contexto de pandemia. De acordo com o publicado no S.R.E.A, desembarcaram nos aeroportos da região menos 63%² dos passageiros face a 2019. Para este decréscimo contribuíram os passageiros desembarcados de voos internacionais (-82%), domésticos (-66%) e inter-ilhas (-54%). Em contraste à queda no tráfego de passageiros, os voos de transporte de carga apresentaram um crescimento relativamente a 2019, com a conversão de aviões de passageiros em versões cargueiro e mistas.

¹Fonte: IATA Annual Review 2020

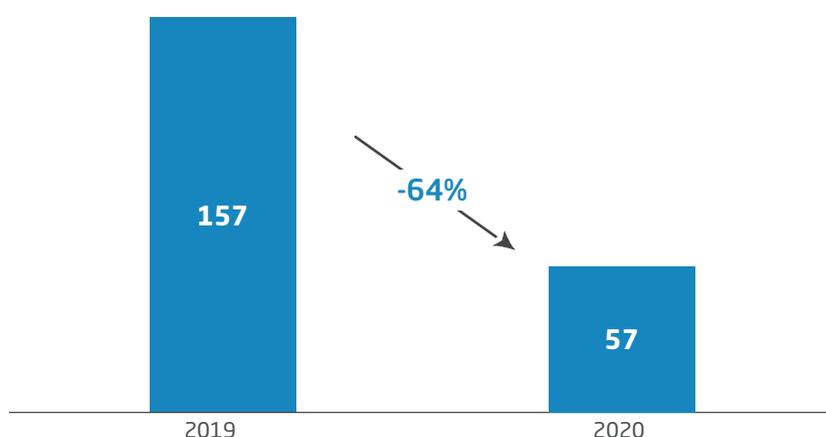
²Fonte: S.R.E.A - Boletim Trimestral de Estatística - 4º Trimestre de 2020

DESEMPENHO FINANCEIRO



Ganhos Operacionais

(milhões de euros)



De acordo com o *IATA Annual Review*, o ano de 2020 fica marcado como o mais dramático do sector da aviação, com uma estimativa de 62% de quebra no volume global de receitas operacionais.

-64%
em ganhos operacionais

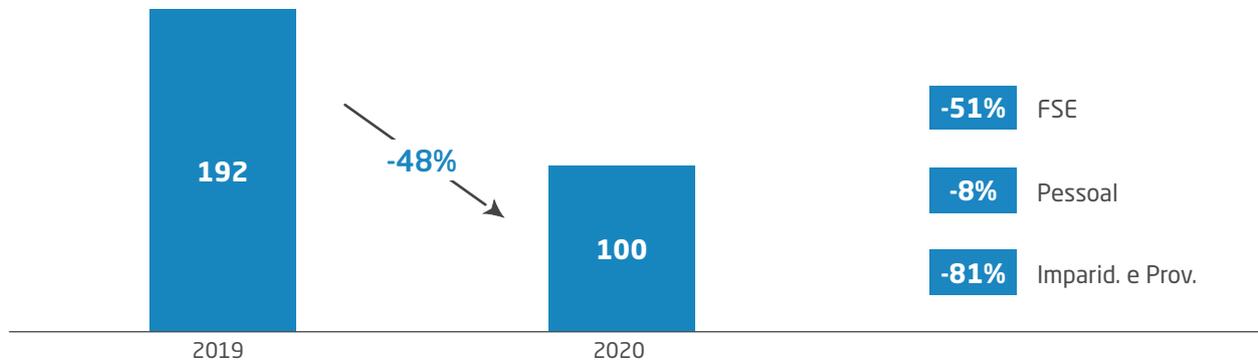
Na Azores Airlines, à semelhança do verificado em todo o sector do transporte aéreo, verificou-se uma queda sem precedentes no volume de negócios comparativamente aos exercícios anteriores, com -64% face ao total registado em 2019. A suspensão da atividade no segundo trimestre do ano, de acordo com as orientações do acionista único (GRA), mantendo o cumprimento das obrigações de serviço público de transporte de carga e voos referentes a casos de força maior¹, a retoma parcial com os constrangimentos associados, impostos aos passageiros pela crise pandémica instalada, seja a exigência de testes à partida ou obrigatoriedade de quarentena na chegada, bem como o sentimento de incerteza e desconfiança instalados na população, afetaram expressivamente a procura

durante o ano de 2020, tendo o total as receitas da Azores Airlines caído para Eur 57 M, menos Eur 100 M, quando comparado com o ano de 2019. Apesar dos esforços levados a cabo pela SATA, no lançamento de voos cargueiro para o transporte de bens essenciais, material médico e no desenvolvimento do segmento de voos charter, cuja expressão significativa em 2020 aumentou significativamente, assumindo 10% do total das receitas por serviços prestados em 2020 face apenas 1% deste valor em 2019.

milhares de euros	2019	2020
Vendas e serviços prestados	157.139	56.925
Subsídios	51	33
Outros ganhos	58	155
Ganhos Operacionais	157.248	57.113

Gastos Operacionais

(milhões de euros)



Durante o ano de 2020 assistiu-se a uma redução significativa das rubricas de custos variáveis diretos em linha com a redução operacional imposta pelos constrangimentos provocados pela crise pandémica da Covid-19. Combustíveis, handling, taxas aeroportuárias, comunicações, catering, entre outros, apresentaram reduções em linha com a redução verificada nas operações desenvolvidas pela Azores Airlines. No entanto, a indústria da aviação não consegue reduzir custos o

suficiente para neutralizar os graves prejuízos. Custos fixos, como rendas de instalações, alugueres contratualizados, salários, entre outros, apesar de todos os esforços e iniciativas de mitigação do seu impacto, através de renegociação com fornecedores, realocação de recursos ou do recurso ao *lay-off*, no caso dos gastos com pessoal, afetam negativamente e de forma significativa os resultados já debilitados pela quebra da procura em 2020.

-48%
em gastos operacionais

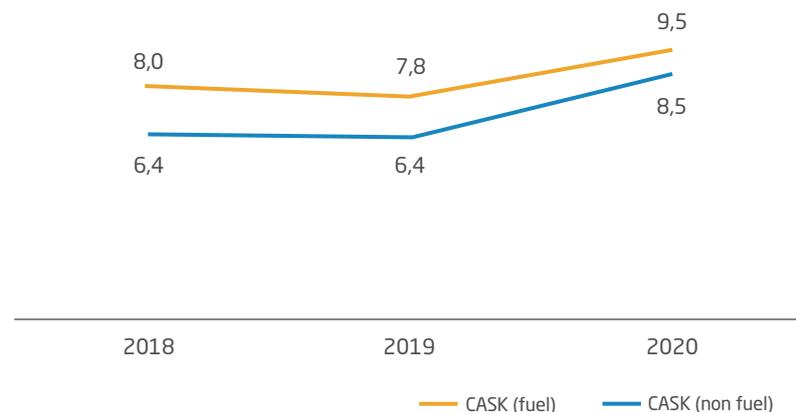


Gastos considerados para EBITDA, não inclui amortizações, depreciações e gastos de reestruturação. Valores já refletem a adoção da norma IFRS 16- Locações. Sendo estas reconhecidas no balanço, de forma a evidenciar o direito de uso do ativo por um período de tempo, em vez de afetarem a rubrica de FSE.

CASK¹

(cêntimos de euro)

Utilizado para mensurar o custo unitário expresso em cêntimos de euros incorrido para operar cada lugar por cada km percorrido, o CASK revela-se um indicador de grande relevância na avaliação e comparação da performance e estabilidade económica das transportadoras aéreas. Em 2020, este indicador apresentou um aumento na ordem dos 21% face a 2019 por via da redução significativa da operação, em consequência dos impactos da crise pandémica que se vive globalmente desde finais de 2019. Apesar dos esforços encetados para a mitigação dos impactos da crise sem precedentes instalada no sector do transporte aéreo e com o ajustamento operacional



face à nova realidade (-53% ASK YoY), o peso de rubricas de gastos fixos e semifixos na estrutura de custos da Azores Airlines faz com que este indicador suba de forma significativa, especialmente

na rubrica "non fuel" (+33% YoY), evidenciando de uma forma mais clara o impacto dos custos fixos ao excluirmos os gastos com a rubrica de custo variável de maior relevância na indústria da aviação.

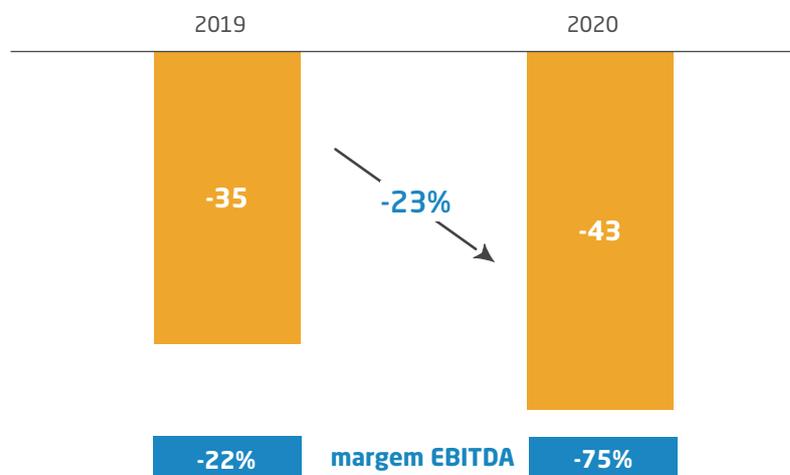
¹ Para cálculo de CASK não são considerados gastos de reestruturação.

EBITDA

Em 2020, tendo em conta as variações registadas no volume de receitas (-64%/-100 M Eur), bem como no volume dos gastos considerados para cálculo deste indicador (-48%/-92 M Eur), verifica-se uma deterioração dos valores de EBITDA, na ordem dos Eur 8 M comparativamente aos valores obtidos durante o exercício de 2019.

A margem EBITDA recua 53 pp, de -22% em 2019 para -75% em 2020.

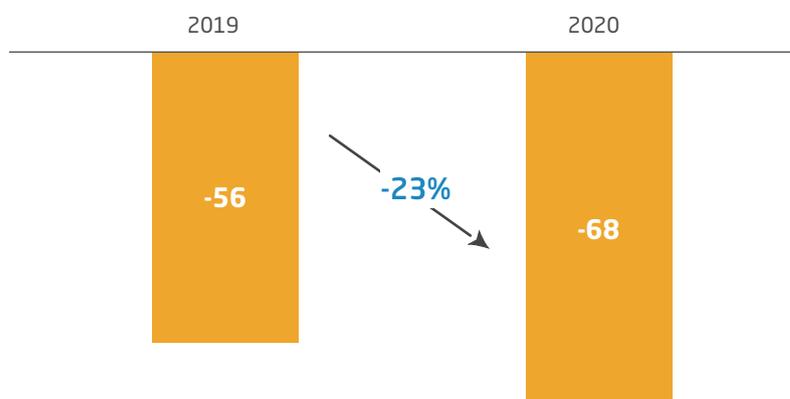
(milhões de euros)



Resultado Líquido

O resultado líquido apresentado em 2020 caiu Eur 12 M, quando comparado com 2019, assumindo agora um valor de Eur -68 M. Adicionalmente à deterioração do EBITDA na ordem dos Eur 8 M comparativamente ao registado no ano de 2019, são ainda considerados para o resultado líquido do exercício os valores referentes a amortizações do exercício, cujo valor de Eur 14,7 M já reflete a adoção da IFRS 16, acrescendo nesta rubrica os valores de amortização dos contratos de locação operacional da totalidade da frota ao serviço da Azores Airlines. A rubrica de Gastos de Reestruturação, correspondente ao valor de responsabilidades da Azores Airlines com os acordos de reforma antecipada e pré-reforma, bem como o programa de saídas a ser lançado em 2021, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA, assume em 2020 o valor de

(milhões de euros)



Eur 6 M, contribuindo para uma maior deterioração dos resultados registados neste exercício.

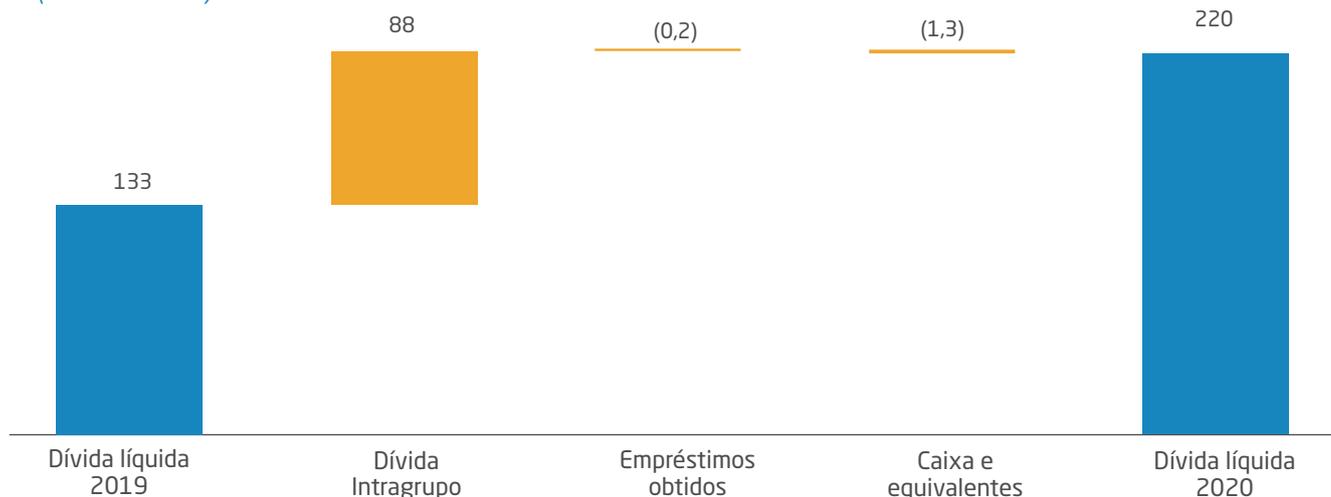
Os resultados financeiros afetam negativamente o resultado líquido em Eur 5 M, no entanto, apresentam face a 2019 uma melhoria de Eur 6,6 M, maioritariamente por diferenças de câmbio positivas registadas ao longo de 2020.

Dívida Líquida¹

O valor de dívida Líquida, registou em 2020 um aumento de Eur 87 M face ao registado em 2019, por via do acréscimo de Eur 88 M no valor de dívidas intra-grupo, cujo impacto, é

minorado pela redução de Eur 0,2 M nos montantes referentes ao endividamento bancário, associada a um crescimento de 1,3 milhões euros na rubrica de Caixa e Equivalentes.

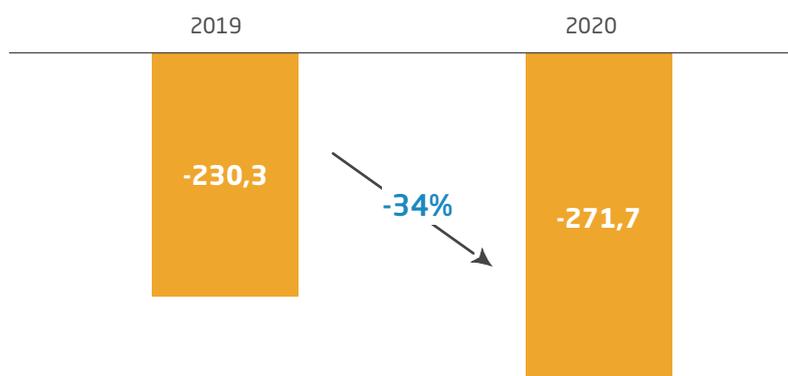
(milhões de euros)



Capital Próprio

(milhões de euros)

A evolução do Capital Próprio em 2020 reflete a incorporação dos resultados líquidos no Capital Próprio da Azores Airlines, cujo valor era a 31 de dezembro de 2020 de 271,7 M de euros negativos.



Fornecedores

A rubrica de fornecedores na Azores Airlines mantém-se em 2020 estável quando comparada com o valor registado em 2019, rondando cerca de Eur 27 M. O Grupo SATA tem levado a cabo um esforço de negociação com os seus fornecedores, procurando definir planos de pagamento a longo prazo da dívida vencida, por forma a não ter ainda mais constrangimentos de tesouraria.

¹ Valor inclui Dívida Intra-grupo.

EVOLUÇÃO DO SEGMENTO DE NEGÓCIO

SATA INTERNACIONAL - AZORES AIRLINES



O ano de 2020 ficou, também, marcado pela saída do A330 e entrada de mais uma aeronave A321neo LR, bem como pelo rebranding do esquema de pinturas das aeronaves da frota, aproveitando os períodos de inspeções e manutenção das aeronaves.

Transporte aéreo

Fazia parte do Plano de Exploração da SATA Internacional - Azores Airlines para 2020, com o objetivo de manter a aposta no reforço da conectividade centrada no seu hub Açores, o reforço das frequências entre os Açores e a América do Norte, nomeadamente com Montreal, bem como entre os Açores e a Europa, nomeadamente França.

Todavia, durante a execução deste plano de exploração, e devido à pandemia de Covid-19, a Azores Airlines viu-se obrigada a ajustar a sua oferta de acordo com as restrições de mobilidade impostas pelos governos dos diferentes países para onde opera, bem como a consequente retração dos mercados. No cumprimento da sua missão de servir os Açores, durante os meses de abril e maio, altura em que a companhia aérea viu a sua operação de transporte

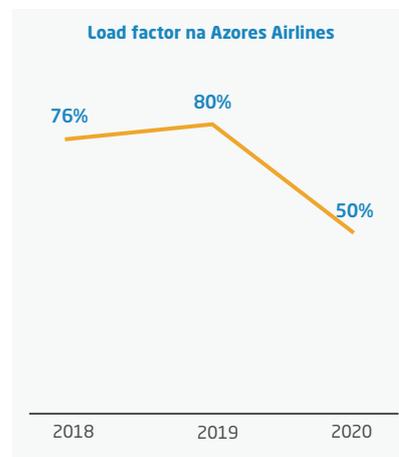
 **3.921**

Número de voos
2019: 6.962

 **304.640**

Passageiros (LUTs)
2019: 946.031

de passageiros suspensa, a Azores Airlines operou voos cargueiro entre Portugal Continental e os Açores, bem como operações charter e de carácter humanitário entre diversos aeroportos. A companhia aérea tomou ainda a decisão de não dar início às rotas sazonais em 2020, dada a abrupta redução da procura, concentrando assim a sua oferta nas rotas regulares de ano inteiro e apostando na oportunidade de negócio que é a operação charter.



Charters

Numa altura em que a aviação comercial esteve quase parada em todo o mundo, a Azores Airlines reforçou a sua operação charter. Tendo inicialmente, e devido às consequências da pandemia de Covid-19, operado em regime charter para a realização de voos humanitários e de repatriamento, bem como para o transporte de material de uso médico para o combate à pandemia, em diversos países, a Azores Airlines viu a sua operação charter expandir durante o ano de 2020, procurando aproveitar a capacidade da companhia, que se encontrou interrompida devido à abrupta redução da sua operação aérea regular, como oportunidade de otimização das aeronaves, tripulações e equipas,

193

VOOS CHARTER

16.830

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS
NA SATA AIR AÇORES E AZORES AIRLINES

quando disponíveis, tirando igualmente proveito da sua vasta experiência e excelência amplamente reconhecida neste tipo de operações. Assim, durante o ano de 2020, foram realizados 193 voos charter em 19 países, através de contratos com governos nacionais e regionais, entidades públicas, empresas, agências de viagens, operadores turísticos e brokers, representando um crescimento da operação charter em 352% em comparação ao ano de 2019.



Países visitados

PORTUGAL | CABO VERDE
RÚSSIA | ÁUSTRIA | SUÍÇA
ALEMANHA | BÓSNIA
TURQUIA | GUINÉ-BISSAU
FRANÇA | CHINA | GANA
SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE
BRASIL | BARBADOS | CUBA
REPÚBLICA DOMINICANA
BERMUDAS | COLÔMBIA

Carga e correio

Devido à crise global de saúde, e perante a suspensão do transporte de passageiros aplicada à Azores Airlines, foram criadas condições para o transporte de carga urgente ao combate à pandemia na cabine das aeronaves A320 e A321neo, tendo sido realizadas diversas operações cargueiro de Lisboa e Porto para Ponta Delgada e Terceira, que asseguraram o transporte de bens de primeira necessidade, material hospitalar, medicamentos, carga especial e material de combate à Covid-19. Destaca-se a operação cargueiro a Xangai para o transporte de material hospitalar para o combate à pandemia nos Açores. A Azores Airlines desviou ao Porto vários voos Lisboa-Ponta Delgada para o transporte de material para a confeção de máscaras sociais. Sempre que houve necessidade, a Azores Airlines realizou voos extra para permitir o escoamento da carga e correio.

3.804

CARGA TRANSPORTADA (ton)



No mês de maio, a Azores Airlines liderou o Ranking de Top 10 Agentes do CASS Portugal, baseado no *Chargeable Weight*, tendo atingindo recordes no transporte de carga e correio a nível de quantidade transportada por voo, comparativamente a anos anteriores.

207

VOOS CARGUEIRO



Neste mês, num só voo entre Ponta Delgada e Lisboa, transportou 11.618 Kg de carga e correio. A Azores Airlines chegou ao fim de 2020 com uma quota de mercado para o exterior dos Açores na ordem dos 74,5%, uma grande melhoria em comparação com o ano anterior, com uma quota de 45,5%. Nos percursos inversos, passou de 43% em 2019 para 57,2%.

É assumido ao mais alto nível de gestão, com determinação para todos os níveis de atuação, que o Grupo SATA tem o comprometimento de desenvolver a sua atividade em estrita observância da legalidade, nas formas que pode assumir, de leis e demais disposições normativas de convenções ou regulamentos, emanados de entidades internacionais, comunitárias, nacionais e regionais.

ASPETOS REGULAMENTARES



Principais alterações legislativas com impacto na gestão do Grupo SATA em 2020

Diplomas gerais

Decreto Legislativo Regional n.º 1/2020/A, de 8 de janeiro | **Sumário:** Orçamento da Região Autónoma dos Açores para o ano 2020. **Notas:** Contratação de trabalhadores; gestão operacional das empresas públicas; aumentos de encargos com pessoal; alienação de participações sociais da Região na SATA Internacional - Azores Airlines; limitação das remunerações dos gestores públicos regionais.

Portaria n.º 27/2020, de 31 de janeiro | **Notas:** Proceda à atualização anual do valor do indexante dos apoios sociais (IAS).

Portaria n.º 30/2020, de 31 de janeiro | **Sumário:** Estabelece a idade normal de acesso à pensão de velhice em 2021.

Decreto Regulamentar Regional n.º 5/2020/A, de 14 de fevereiro | **Sumário:** Execução do Orçamento da Região Autónoma dos Açores para 2020. | **Notas:** Empresas integradas no SPER que atuam no sector da aviação civil, assim como as suas respetivas empresas participadas, são excecionadas das restrições relativas ao aumento dos encargos com pessoal.

Decreto-Lei n.º 7/2020, de 3 de março | **Sumário:** Revê o modelo de prestação dos serviços de atribuição de faixas horárias e de horários facilitados nos aeroportos nacionais.

Despacho n.º 331/2020, de 5 de março | **Notas:** Determinação de elaboração do plano de contingência Covid-19.

Resolução do Conselho do Governo n.º 66/2020, de 23 de março | **Notas:** Aumento do capital social da SATA Air Açores, S.A.

Portaria n.º 79/2020, de 24 de março | **Sumário:** Primeira alteração à Portaria n.º 77-C/2014, de 1 de abril, que estabelece os aeroportos e os aeródromos nos quais é devida a taxa de segurança.

Lei n.º 2/2020, de 31 de março | **Sumário:** Orçamento do Estado para 2020. | **Notas:** Normal desenvolvimento das carreiras; aplicação contratação coletiva no sector público empresarial.

Resolução do Conselho do Governo, n.º 161/2020, de 9 de junho | **Notas:** Reforça o montante a transferir em 2020 por decorrência do aumento do capital social da SATA Air Açores.

Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 21/2020/A, de 19 de junho | **Sumário:** Recomenda ao Governo Regional dos Açores que retire a autorização que concedeu à SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., para alienar ações de parte do capital social da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.

Resolução do Conselho do Governo n.º 172/2020, de 22 de junho | **Notas:** Autoriza a alteração do contrato de concessão do serviço aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores (encaminhamentos).

Decreto-Lei n.º 35/2020, de 13 de julho | **Sumário:** Altera a proteção dos trabalhadores contra os riscos ligados à exposição durante o trabalho a agentes cancerígenos ou mutagénicos, transpondo as Diretivas (UE) 2017/2398, 2019/130 e 2019/983.

Lei n.º 27/2020, de 23 de julho | **Sumário:** Aprova o regime jurídico da constituição e do funcionamento dos fundos de pensões e das entidades gestoras de fundos de pensões, transpondo a Diretiva (UE) 2016/2341 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016.

Decreto-Lei n.º 70/2020, de 16 de setembro | **Sumário:** Atualiza a idade de acesso às pensões e elimina o fator de sustentabilidade nos regimes de antecipação da idade de pensão de velhice do regime geral de segurança social.

Resolução do Conselho do Governo n.º 260/2020, de 25 de setembro | **Notas:** Ajuste direto OSP para RAA.

Decreto-Lei n.º 83/2020, de 6 de outubro | **Sumário:** Altera os regimes sancionatórios aplicáveis aos regimes jurídicos do céu único europeu e executa o Regulamento (UE) 2015/340.

Resolução do Conselho do Governo n.º 276/2020, de 27 de outubro | **Notas:** Autoriza a concessão de garantias relativas aos financiamentos a contrair pela SATA Air Açores.

Decreto-Lei n.º 101/2020, de 26 de novembro | **Sumário:** Procede à criação de uma licença especial para reestruturação familiar e do respetivo subsídio, no âmbito do crime de violência doméstica.

Decreto-Lei n.º 101-E/2020, de 7 de dezembro | **Sumário:** Transpõe a Diretiva (UE) 2018/957, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços.

Decreto-Lei n.º 102-A/2020, de 9 de dezembro | **Sumário:** Altera as prescrições mínimas de proteção da segurança e da saúde dos trabalhadores contra os riscos da exposição a agentes biológicos durante o trabalho e transpõe as Diretivas (UE) 2019/1833 e 2020/739.

Decreto Regulamentar Regional n.º 28/2020/A, de 10 de dezembro | **Sumário:** Orgânica do XIII Governo Regional dos Açores.

Decreto-Lei n.º 109-A/2020, de 31 de dezembro | **Sumário:** Fixa o valor da retribuição mínima mensal garantida para 2021.

Diplomas Covid-19

Resolução do Conselho de Ministros n.º 10-A/2020, de 13 de março | **Sumário:** Aprova um conjunto de medidas relativas à situação epidemiológica do novo Coronavírus - Covid-19. | **Notas:** Lay-off simplificado.

Decreto-Lei n.º 10-A/2020, de 13 de março | **Sumário:** Estabelece medidas excecionais e temporárias relativas à situação epidemiológica do novo Coronavírus – Covid-19. | **Notas:** faltas isolamento profilático.

Portaria n.º 71-A/2020, de 15 de março | **Sumário:** Define e regulamenta os termos e as condições de atribuição dos apoios imediatos de carácter extraordinário, temporário e transitório, destinados aos trabalhadores e empregadores afetados pelo surto do vírus Covid-19, tendo em vista a manutenção dos postos de trabalho e mitigar situações de crise empresarial.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 10-B/2020, de 16 de março | **Sumário:** Repõe, a título excecional e temporário, o controlo documental de pessoas nas fronteiras no âmbito da situação epidemiológica provocada pelo novo coronavírus SARS-CoV-2 e da doença Covid-19.

Resolução do Conselho do Governo n.º 63/2020, de 17 de março | **Notas:** Declaração da situação de contingência em todo o território da Região Autónoma dos Açores.

Resolução do Conselho do Governo n.º 64/2020, de 19 de março | **Notas:** Determina o encerramento total, a partir das 00:00 horas (hora dos Açores) de terça-feira, 17 de março de 2020, de todos os serviços públicos da administração regional direta e indireta, incluindo institutos públicos e empresas públicas através de formas alternativas de prestação de trabalho, incluindo teletrabalho, mantendo a prontidão dos trabalhadores nas suas residências. Determina ao Conselho de Administração da Azores Airlines que concentre a sua atividade operacional no aeroporto de Ponta Delgada, de forma a otimizar o trabalho das autoridades de saúde pública, exceto os voos de transporte de carga ou casos de força maior, desde que devidamente autorizados pela Autoridade de Saúde Regional. Ao abrigo do Contrato de Concessão das Obrigações de Serviço Público de Transporte Aéreo entre as ilhas da Região, é suspenso o respetivo contrato nas ligações aéreas de todas as ilhas dos Açores para a ilha Terceira, e da ilha Terceira para todas as outras ilhas dos Açores, exceto na parte respeitante a voos de transporte de carga ou casos de força maior, desde que devidamente autorizados pela Autoridade de Saúde Regional.

Resolução da Assembleia da República n.º 15-A/2020, de 18 de março | **Sumário:** Autorização da declaração do estado de emergência. | **Notas:** Abrange todo o território nacional.

Decreto do Presidente da República n.º 14-A/2020, de 18 de março | **Sumário:** Declara o estado de emergência, com fundamento na verificação de uma situação de calamidade pública.

Despacho n.º 3427-A/2020, de 18 de março | **Sumário:** Interdita o tráfego aéreo com destino e a partir de Portugal de todos os voos de e para países que não integram a União Europeia, com determinadas exceções.

Lei n.º 1-A/2020, de 19 de março | **Sumário:** Medidas excecionais e temporárias de resposta à situação epidemiológica provocada pelo coronavírus SARS-CoV-2 e da doença Covid-19.

Decreto n.º 2-A/2020, de 20 de março | **Sumário:** Procede à execução da declaração do estado de emergência efetuada pelo Decreto do Presidente da República n.º 14-A/2020, de 18 de março.

Resolução do Conselho do Governo n.º 67/2020, de 24 de março | **Notas:** Medida extraordinária que cria o complemento regional ao apoio extraordinário à manutenção de contrato de trabalho em situação de crise empresarial.

Resolução do Conselho do Governo n.º 76/2020, de 25 de março | **Notas:** Aprovação, ao abrigo do Contrato de Concessão das Obrigações de Serviço Público de Transporte Aéreo entre as ilhas da Região, da suspensão das ligações aéreas da SATA Air Açores entre todas as ilhas da Região, exceto os voos relativos ao cumprimento das obrigações de serviço público de transporte de carga e em casos de força maior, desde que devidamente autorizados pela Autoridade de Saúde Regional. Orientações ao Conselho de Administração da Azores Airlines para suspender todas as ligações aéreas do exterior à Região, exceto os voos relativos ao cumprimento das obrigações de serviço público de transporte de carga e em casos de força maior, desde que devidamente autorizados pela Autoridade de Saúde Regional.

Decreto-Lei n.º 10-F/2020, de 26 de março | **Sumário:** Estabelece um regime excecional e temporário de cumprimento de obrigações fiscais e contribuições sociais, no âmbito da pandemia da doença Covid-19.

Decreto-Lei n.º 10-G/2020, de 26 de março | **Sumário:** Estabelece uma medida excecional e temporária de proteção dos postos de trabalho, no âmbito da pandemia de Covid-19. | **Notas:** Lay-off simplificado.

Decreto-Lei n.º 10-J/2020, de 26 de março | **Sumário:** Estabelece medidas excecionais de proteção dos créditos das famílias, empresas, instituições particulares de solidariedade social e demais entidades da economia social, bem como um regime especial de garantias pessoais do Estado, no âmbito da pandemia da doença Covid-19.

Decreto-Lei n.º 10-K/2020, de 26 de março | **Sumário:** Estabelece um regime excecional e temporário de faltas justificadas motivadas por assistência à família, no âmbito da pandemia da doença Covid-19.

Resolução do Conselho do Governo n.º 77/2020, de 27 de março | **Notas:** Passageiros que aterrem na Região Autónoma dos Açores cumprem confinamento obrigatório, por catorze dias.

Despacho n.º 4328-A/2020, de 8 de abril | **Sumário:** Substitui o Despacho n.º 4270 -A/2020, de 7 de abril, que estabelece para o transporte aéreo os casos em que não se aplica o previsto na alínea e) do n.º 1 do artigo 33.º do Decreto n.º 2 -B/2020. | **Notas:** A regra da redução do número máximo de passageiros por transporte para um terço do número máximo de lugares disponíveis, por forma a garantir a distância adequada entre os utentes dos transportes, aplica-se igualmente ao transporte aéreo.

Portaria n.º 94-A/2020, de 16 de abril | **Sumário:** Regulamenta os procedimentos de atribuição dos apoios excecionais de apoio à família, dos apoios extraordinários à redução da atividade económica de trabalhador independente e à manutenção de contrato de trabalho em situação de crise empresarial, do diferimento das contribuições dos trabalhadores independentes e do reconhecimento do direito à prorrogação de prestações do sistema de segurança social. | **Notas:** Critério de determinação da retribuição para efeitos de lay-off.

Decreto-Lei n.º 20-F/2020, de 12 de maio | **Sumário:** Estabelece um regime excecional e temporário relativo aos contratos de seguro.

Resolução do Conselho do Governo n.º 144/2020, de 18 de maio | **Notas:** Isenção do pagamento das taxas de ocupação das licenças de utilização do domínio público aeroportuário de que beneficia a SGA.

Resolução do Conselho do Governo n.º 143/2020, de 18 de maio | **Notas:** atribuição de complemento regional aos trabalhadores abrangidos pelo regime do lay-off simplificado.

Portaria n.º 125/2020, de 25 de maio | **Sumário:** Revoga a Portaria n.º 106/2020, de 2 de maio, que estabelece para o transporte aéreo um limite máximo de passageiros. | **Notas:** Aprovação, ao abrigo do Contrato de Concessão das Obrigações de Serviço Público de Transporte Aéreo entre as ilhas da Região, da retoma, a partir das 00:00 horas, do dia 29 de maio, das ligações aéreas da SATA Air Açores entre todas as ilhas da Região, de forma progressiva e gradual, em função da capacidade operacional da companhia.

Resolução do Conselho do Governo n.º 159/2020, de 29 de maio | **Notas:** Aprovação, ao abrigo do Contrato de Concessão das Obrigações de Serviço Público de Transporte Aéreo entre as ilhas da Região, da retoma, a partir das 00:00 horas, do dia 29 de maio, das ligações aéreas da SATA Air Açores entre todas as ilhas da Região, de forma progressiva e gradual, em função da capacidade operacional da companhia.

Resolução do Conselho do Governo n.º 181/2020, de 30 de junho | **Notas:** Prorrogação, até 31 de outubro de 2020, do calendário para a recolha do Relatório Único.

Despacho n.º 6948-A/2020, de 6 de julho | **Sumário:** Determina a realização de controlo de temperatura e de testes à Covid-19 nos aeroportos.

Decreto-Lei n.º 46-A/2020, de 30 de julho | **Sumário:** Cria o apoio extraordinário à retoma progressiva de atividade em empresas em situação de crise empresarial com redução temporária do período normal de trabalho.

Resolução do Conselho do Governo n.º 213/2020, de 7 de agosto | **Notas:** Contempla o regresso dos trabalhadores do SPER ao seu local habitual de trabalho.

Decreto-Lei n.º 79-A/2020, de 1 de outubro | **Sumário:** Estabelece um regime excecional e transitório de reorganização do trabalho e de minimização de riscos de transmissão da infeção da doença Covid-19 no âmbito das relações laborais.

A prolixidade legislativa, mais acentuada no direito interno, e que foi incrementada pela produção de legislação excecional no contexto da pandemia de Covid-19, explica que a enunciação de diplomas não é exaustiva, referenciando-se normativos que mais atenção mereceram ou mais impactantes foram na organização.

Aplicação de Resultados

Nos termos das disposições legais e estatutárias, o Conselho de Administração da SATA Internacional - Azores Airlines, S.A., declara que, tanto quanto é do seu conhecimento, a informação constante na documentação de prestação de contas foi elaborada em conformidade com as normas contabilísticas aplicáveis em IFRS, dando uma imagem verdadeira do ativo e do passivo, da situação financeira e dos resultados da SATA Internacional - Azores Airlines, S.A., e que o Relatório de Gestão expõe fielmente a evolução dos negócios, do desempenho e da posição financeira.

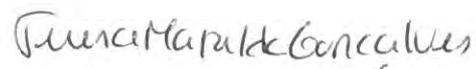
Nos termos das disposições em vigor, propõe-se que o Resultado Líquido do Exercício negativo de 68.387.945 euros seja aplicado em Resultados Acumulados, e que face aos Capitais Próprios negativos no montante de 271.734.332 euros e dando cumprimento ao disposto no artº 35 do código das sociedades comerciais, o Conselho de Administração irá propor à Assembleia Geral, para sua cobertura, o respetivo aumento de capital.

Ponta Delgada, 29 de abril de 2021

Conselho de Administração



Luís Manuel da Silva Rodrigues
(Presidente)



Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves
(Administradora)



Mário Rogério Carvalho Chaves
(Administrador)

Sobre o relatório

O relatório incide sobre a atividade da Azores Airlines durante o ano de 2020 - referente ao período de 1 de janeiro a 31 de dezembro - abrangendo, sempre que possível, informação relativa a anos anteriores para avaliar e acompanhar a evolução do desempenho da Azores Airlines.

Os conteúdos apresentados incluem o desempenho individual da Azores Airlines em algumas temáticas reportadas, sendo que os principais acontecimentos e atividades estão descritos no Relatório Consolidado do Grupo SATA.

À semelhança de anos anteriores, o relatório foi elaborado de acordo com as *International Financial Reporting Standards* (Normas Internacionais de Informação Financeira) adotadas pela União Europeia (IFRS), emitidas e revisadas pelo IASB - *International Accounting Standards Board* (Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade) e com as interpretações emitidas pelo *International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC) ou pelo anterior *Standing Interpretations Committee* (SIC), emitidas e em vigor ou emitidas e adotadas antecipadamente à data de 1 de janeiro de 2020, e, em matéria de sustentabilidade, com as Diretrizes de Elaboração de Relatórios de Sustentabilidade da Global Reporting Initiative (GRI).

Verificação externa

Os dados do desempenho financeiro apresentados foram sujeitos a verificação externa independente pela PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.

Contactos

Para esclarecimentos adicionais sobre a informação publicada neste Relatório ou sobre práticas e políticas da Azores Airlines, por favor consulte o website corporativo www.azoresairlines.pt ou proceda ao envio de um e-mail através do endereço eletrónico info@sata.pt.

Acordos Code-Share Acordos de cooperação entre companhias. Estes acordos permitem que os passageiros reservem voos em duas ou mais companhias aéreas parceiras e façam um itinerário que inclui cidades não operadas por uma só empresa.

ANAC Agência Nacional de Aviação Civil.

AVAC Aquecimento, ventilação e ar condicionado.

BRENT Categoria Europeia de petróleo usado como uma base para a definição de preços para cerca de 40% das categorias de todas as categorias de petróleo do mundo.

Brokers Empresas de contratação aérea.

CA Conselho de Administração do Grupo SATA.

CELE Comércio Europeu de Licenças de Emissões.

Charter Voo reservado por uma agência de viagens, para a deslocação dos seus clientes.

Corporate Prime Serviço charter personalizado, com vantagens exclusivas.

CORSIA Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.

COSO Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission.

CO₂ Dióxido de Carbono.

CTKs Número de toneladas de carga multiplicado pelo número de quilómetros voados.

EBITDA Ganhos antes de Juros, Impostos, Depreciação e Amortização.

EFB Electronic Flight Bag.

EGAR Guia Eletrónica de Acompanhamento de Resíduos.

E-Learning Modalidade de ensino a distância veiculado através da Internet.

ERA European Regional Airlines Association.

FMI Fundo Monetário Internacional.

FSE Fornecimentos e Serviços Externos.

FUEL Combustível.

GSA General Sales Agent - Representante comercial para companhias aéreas, num país específico ou região.

GEE Gases com Efeito de Estufa.

GFEE Gases Fluorados com Efeitos de Estufa.

Grupo SATA Constituído pela SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines, S.A. e SATA Gestão de Aeródromos.

Handling Serviço de assistência ao passageiro e às aeronaves durante as operações de partida e chegada no aeroporto.

Hazard Perigosidade; caracteriza os eventos geofísicos extremos que são capazes de causar um desastre.

HUB designação para aeroportos utilizados como ponto de transferência para que os passageiros cheguem até seu destino final.

IATA International Air Transport Association.

ICAO International Civil Aviation Organization.

IFRS International Financial Reporting Standards.

IHPC Índice Harmonizado de Preços do Consumidor.

IIRC International Integrated Reporting Council.

INE Instituto Nacional de Estatística.

ISO International Organization for Standardization.

Jet fuel Combustível para aviões.

Lay-off Redução temporária dos períodos normais de trabalho ou suspensão dos contratos de trabalho efetuada por iniciativa das empresas, durante um determinado tempo.

Load Factor Coeficiente de Ocupação - RPK dividido pelo ASK (Available Seat Kilometers - Número total de lugares disponíveis para venda, multiplicado pelo número de quilómetros voados. Mede a capacidade disponível de passageiros.)

LUTS Lugares Utilizados - Número de passageiros transportados, incluindo passageiros em trânsito.

ODS Gases que empobrecem a camada de ozono.

OMS Organização Mundial de Saúde.

OSP Obrigações de Serviço Público.

Passenger-Load-Factor Coeficiente de Ocupação por Passageiros (Load Factor de Passageiros).

PIB Produto Interno Bruto.

RAA Região Autónoma dos Açores.

Revenue-Passenger-Kilometres (RPK) Receitas de passageiros por quilómetros. Receitas por passageiro transportado, multiplicado pelo número de quilómetros voados.

RNP Required navigation performance. Tipo de aproximação por navegação autónoma.

Safety Segurança operacional.

Security Segurança contra atos ilícitos.

SPER Sector Público Empresarial Regional.

SREA Serviço Regional de Estatística dos Açores.

SGA SATA Gestão de Aeródromos.

SGPS Sociedade Gestora de Participações Sociais.

Stakeholders Pessoas que possuem algum tipo de interesse nos processos e resultados da empresa.

t CO₂e Toneladas de CO₂ equivalente.

TFUE Tratado de Funcionamento da União Europeia.

Tour Operação Voos em regime charter contratados por Operadores Turísticos.

VFR Segmento de Turismo de lazer (visiting friends and relatives).

Wide-Body Tipo de avião com cabine com cerca de seis metros de largura e dois corredores ao longo do aparelho.

ANEXOS

FINANCEIROS



SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.

Demonstrações Financeiras
31 de dezembro de 2020

Índice das Demonstrações Financeiras

Demonstração da posição financeira	3
Demonstração de resultados	4
Demonstração do rendimento integral	5
Demonstração da alteração dos capitais próprios	6
Demonstração dos fluxos de caixa.....	7
Anexo às demonstrações financeiras	8
1. Introdução.....	8
1.1 IMPACTO PANDEMIA COVID-19	10
2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras	17
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO.....	17
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES	18
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	19
3. Principais políticas contabilísticas	19
3.1 CONVERSÃO CAMBIAL	19
3.2 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS	19
3.3 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS	21
3.4 ATIVOS FINANCEIROS	21
3.6 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS	23
3.7 INVENTÁRIOS.....	24
3.8 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER	24
3.9 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA	24
3.10 CAPITAL SOCIAL.....	25
3.11 EMPRÉSTIMOS OBTIDOS	25
3.12 OUTRAS CONTAS A PAGAR.....	25
3.13 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	25
3.14 BENEFÍCIOS AOS EMPREGADOS.....	26
3.15 PROVISÕES.....	27
3.16 SUBSÍDIOS E APOIOS DO GOVERNO	28
3.17 LOCAÇÕES	28
3.18 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS	30
3.19 RÉDITO.....	30
3.22 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA.....	31
3.23 EVENTOS SUBSEQUENTES	32
4 Políticas de gestão do risco financeiro	32
5. Principais estimativas e julgamentos apresentados	36
5.1 PROVISÕES (NOTA 15).....	37
5.2 PROVISÃO DE REDELIVERY (NOTA 15)	37
5.3 PROVISÃO PARA REESTRUTURAÇÃO (NOTA 15)	37
5.4 ATIVOS TANGÍVEIS (NOTA 6).....	38
5.5 IMPARIDADES (NOTAS 6, 8, 10 E 11)	38
5.6 DOCUMENTOS PENDENTES DE VOO (NOTA 21).....	38
5.7 PROGRAMA DE FIDELIZAÇÃO (NOTA 18).....	38
5.8 IMPOSTOS DIFERIDOS (NOTA 7)	39

5.9 LOCAÇÕES (NOTA 6 E 16)	39
6. Ativos fixos tangíveis	40
7. Ativos e passivos por impostos diferidos	42
8. Outras contas a receber	43
9. Outros ativos correntes	44
10. Inventários	45
11. Clientes	46
12. Caixa e equivalentes de caixa	47
13. Capital	47
14. Reservas e prestações suplementares	47
15. Provisões	47
16. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais	50
17. Outras contas a pagar	52
18. Outros passivos correntes	53
19. Fornecedores	53
20. Imposto sobre o rendimento a receber/pagar	54
21. Documentos pendentes de voo	54
22. Ativos e passivos financeiros por categoria	54
23. Justo valor de ativos e passivos	56
24. Vendas e Prestação de serviços	56
25. Subsídios à exploração	56
27. Gastos com o pessoal	58
28. Outros rendimentos e ganhos	59
29. Outros gastos e perdas	60
30. Gastos e rendimentos financeiros	61
31. Imposto do exercício	61
32. Compromissos	62
33. Contingências	62
34. Partes relacionadas	63
35. Eventos subsequentes	64

Demonstração da posição financeira

	Nota	2020	2019
Ativo			
Não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	104.112.402	55.088.799
Ativos por impostos diferidos	7	10.519.425	10.519.425
Clientes	11	4.881.970	1.243.833
Outras contas a receber	8	7.425.254	6.706.466
		126.939.050	73.558.523
Corrente			
Inventários	10	345.725	306.848
Clientes	11	9.311.836	5.619.790
Outras contas a receber	8	6.327.664	9.345.402
Imposto sobre o rendimento a receber	20	136.516	131.259
Outros ativos correntes	9	2.991.176	3.526.601
Caixa e equivalentes de caixa	12	3.282.961	1.988.149
		22.395.878	20.918.049
Total do Ativo		149.334.928	94.476.572
Capital Próprio			
Capital social	13	5.000.000	5.000.000
Reservas legais	14	492.199	492.199
Outras reservas		329.178	329.178
Prestações suplementares	14	85.673.389	85.673.389
Reservas de justo valor		(232)	(232)
Resultados acumulados		(294.840.920)	(239.027.412)
Resultado líquido do exercício		(68.387.945)	(55.813.508)
Total Capital Próprio		(271.734.332)	(203.346.386)
Passivo			
Não corrente			
Provisões	15	37.959.928	37.895.903
Empréstimos obtidos	16	3.431.049	3.489.639
Passivos com obrigações contratuais	16	71.881.916	37.577.177
Obrigações de benefícios de reforma e outros	27	3.293.960	-
		116.566.854	78.962.719
Corrente			
Empréstimos obtidos	16	5.600.581	5.788.026
Passivos com obrigações contratuais	16	16.653.061	20.219.036
Fornecedores	19	27.036.008	26.134.607
Outras contas a pagar	17	225.613.434	138.872.186
Outros passivos correntes	18	3.353.405	6.804.198
Documentos pendentes de voo	21	26.245.917	21.042.186
		304.502.405	218.860.239
Total Passivo		421.069.259	297.822.958
Total do Capital Próprio e Passivo		149.334.928	94.476.572

As notas das páginas seguintes constituem parte integrante das demonstrações financeiras existentes supra.

Demonstração de resultados

	<u>Nota</u>	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Vendas e serviços prestados	24	56.924.750	157.138.538
Subsídios à exploração	25	33.127	51.348
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	10	(338.107)	(967.077)
Fornecimentos e serviços externos	26	(62.414.151)	(127.699.478)
Gastos com o pessoal	27	(30.496.961)	(33.085.180)
Gastos de reestruturação	27	(5.972.531)	-
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	6	(14.663.862)	(9.457.643)
Imparidade de ativos depreciables/ amortizáveis	6	-	(8.257.545)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	8 e 11	(3.661.341)	(4.099.731)
Provisões (aumentos/reduções)	15	(1.656.736)	(14.951.301)
Outros rendimentos e ganhos	28	155.278	58.416
Outros gastos e perdas	29	<u>(1.213.059)</u>	<u>(2.857.977)</u>
Resultado operacional		<u>(63.303.593)</u>	<u>(44.127.630)</u>
Gastos financeiros	30	(12.523.863)	(11.108.833)
Rendimentos financeiros	30	93	38
Diferenças de câmbio líquidas	30	<u>7.511.296</u>	<u>(581.650)</u>
Resultados antes de impostos		<u>(68.316.067)</u>	<u>(55.818.075)</u>
Imposto sobre o rendimento do exercício	31	<u>(71.878)</u>	<u>4.567</u>
Resultado líquido do exercício		<u>(68.387.945)</u>	<u>(55.813.508)</u>

As notas das páginas seguintes constituem parte integrante das demonstrações financeiras existentes supra.

Demonstração do rendimento integral

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Resultado líquido do exercício	(68.387.945)	(55.813.508)
Outros rendimentos do exercício:		
Itens que podem reclassificar por resultados		
Variação de justo valor de derivativos de cobertura de fluxos de caixa	<u>-</u>	<u>-</u>
	<u>-</u>	<u>-</u>
Total do rendimento integral do exercício	<u>(68.387.945)</u>	<u>(55.813.508)</u>

As notas das páginas seguintes constituem parte integrante das demonstrações financeiras existentes supra.

Demonstração da alteração dos capitais próprios

Nota	Capital social	Reservas legais	Outras reservas	Prestações suplementares	Reservas de justo valor	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
A 1 de janeiro de 2019	5.000.000	492.199	329.178	85.673.389	(232)	(156.419.145)	(63.423.914)	(128.348.525)
Alteração de política contábilística - adoção IFRS16	-	-	-	-	-	(19.184.353)	-	(19.184.353)
Rendimento integral do exercício	-	-	-	-	-	-	(55.813.508)	(55.813.508)
Aplicação do resultado líquido do exercício	-	-	-	-	-	(63.423.914)	63.423.914	-
A 31 de dezembro de 2019	5.000.000	492.199	329.178	85.673.389	(232)	(239.027.412)	(55.813.508)	(203.346.386)
Rendimento integral do exercício	-	-	-	-	-	-	(68.387.945)	(68.387.945)
Aplicação do resultado líquido do exercício	-	-	-	-	-	(55.813.508)	55.813.508	-
A 31 de dezembro de 2020	5.000.000	492.199	329.178	85.673.389	(232)	(294.840.920)	(68.387.945)	(271.734.332)

As notas das páginas seguintes constituem parte integrante das demonstrações financeiras existentes supra.

Demonstração dos fluxos de caixa

	Nota	2020	2019
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		56 028 937	162 213 173
Pagamentos a fornecedores		(85 240 458)	(139 173 948)
Pagamentos ao pessoal		(30 565 896)	(31 818 505)
Pagamentos de rendas de locação de curto prazo e baixo valor		-	(588 545)
Caixa gerada pelas operações		(59 777 417)	(9 367 825)
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(126 135)	(167 851)
Outros recebimentos/ pagamentos		409 978	(350 579)
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais		(59 493 574)	(9 886 255)
Fluxos de caixa das actividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(23 505)	(109 116)
Fluxos de caixa líquidos das actividades de investimento		(23 505)	(109 116)
Fluxos de caixa das actividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	16	6 330 531	8 107 016
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo	34	84 453 510	38 417 142
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	16	(6 576 567)	(9 016 523)
Passivos com obrigações contratuais	16	(14 868 722)	(22 037 828)
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo	34	(1 732 385)	(1 525 679)
Juros e gastos e similares	30	(576 626)	(979 584)
Juros de passivos com obrigações contratuais	30	(6 156 180)	(3 603 549)
Fluxos de caixa líquidos das actividades de financiamento		60 873 561	9 360 995
Varição de caixa e seus equivalentes			
Efeitos das diferenças de câmbio		(61 670)	19 549
Caixa e seus equivalentes no início do exercício	12	1 988 149	2 602 976
Caixa e seus equivalentes no fim do exercício	12	3 282 961	1 988 149

As notas das páginas seguintes constituem parte integrante das demonstrações financeiras existentes supra.

Anexo às demonstrações financeiras

1. Introdução

A SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (“SATA” ou “Empresa”), denominada de SATA Internacional - Serviços e Transportes Aéreos S.A. até 6 de maio de 2015, foi constituída em 10 de dezembro de 1990, tendo sido designada originalmente por Oceanair – Transportes Aéreos Regionais, S.A. até 20 de fevereiro de 1998.

A SATA é uma sociedade anónima, com sede na Avenida Infante D. Henrique, em Ponta Delgada, detida a 100% pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“SATA Air Açores”), que tem por objeto social a exploração da indústria de transporte aéreo comercial regular e não regular, de passageiros e respetiva bagagem, carga e correio. A SATA, com a sua frota de 7 aviões (3 Airbus A320 e 4 A321 NEO, todos eles em regime de locação), opera rotas, ao abrigo das Obrigações de Serviço Público, dos Açores para Portugal Continental e Madeira e opera voos regulares dos Açores para a América do Norte, Europa e África.

Os primeiros dois meses de 2020, antecipavam um ano de 2020 com índices de recuperação, face a 2019. Até ao início de março a SATA tinha registado em crescimento em volume de negócios de cerca de 25,3% (yoy a Fev).

Em março o mundo depara-se com a declaração de situação pandémica, derivada do vírus SARS-COV-2, causador da doença COVID-19, originário da China, mas que rapidamente se alastrou a todos os países do mundo, marcando o ano de 2020 como o ano de uma das maiores crises económicas do mundo e de saúde pública. A pandemia provocou um forte abalo na economia mundial, quebrando cadeias de abastecimento, impossibilidades de fornecimento e quebras bruscas na procura. Neste cenário, o sector da aviação foi um dos mais afetados, com cancelamentos de voos e paralisação de atividade por encerramento de fronteiras e reclusão dos países, como forma de proteção contra a propagação da doença, consequentes reembolsos a clientes e impactos em tesouraria das companhias sem precedentes.

Alexandre de Juniac, CEO da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA - International Air Transport Association), no *press release* datado fevereiro de 2021, descreve o ano de 2020 como uma catástrofe, o impacto nas companhias aéreas europeias foi tremendo, representando uma média de quebra de tráfego de cerca de 73,7% em relação a 2019. A SATA não foi alheia a estes constrangimentos e impactos. O fecho das fronteiras de inúmeros países, a proibição de aglomerações e o medo generalizado da contaminação contribuíram para a impossibilidade de uma previsão para a normalização.

Até à data, a situação não mudou muito face a 2020, pois com a segunda e terceira vagas da COVID-19 estão a ser impostas mais quarentenas e mais restrições na Europa, o que vai deteriorar significativamente a aviação europeia. Apesar deste cenário, a vacinação contra a COVID-19 traz sinais encorajadores para a recuperação económica no segundo semestre de 2021.

No seguimento dos constrangimentos enfrentados, a 18 de agosto de 2020 a Comissão Europeia aprovou, ao abrigo das regras da UE em matéria de auxílios estatais, 133 milhões de Euros de apoio à liquidez da SATA Air Açores.

A SATA Air Açores obteve o auxílio de Estado, também denominado auxílio de emergência, para que fosse possível garantir o cumprimento de todas as obrigações de serviço público, prestar serviços essenciais e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores. No caso concreto da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. o cumprimento das ligações ao continente e região Autónoma da Madeira.

Simultaneamente, a Comissão Europeia deu início a uma investigação para avaliar se certas medidas de apoio público tomadas por Portugal a favor da SATA Air Açores estão em conformidade com as regras da UE, nomeadamente em matéria de auxílios estatais a empresas em dificuldade, concretamente se os aumentos de capital realizados pelo acionista único da SATA Air Açores, o Governo Regional dos Açores (“GRA”), constituíram um auxílio estatal que deveria ter sido previamente notificado à Comissão.

O surto de coronavírus apenas veio agravar os constrangimentos já existentes na SATA, uma vez que a Empresa já estava confrontada com dificuldades financeiras, e, em 31 de dezembro de 2019, não era elegível para receber apoio ao abrigo do quadro temporário relativo aos auxílios estatais da Comissão, tendo a Comissão avaliado a medida ao abrigo de outras regras aplicáveis em matéria de auxílios estatais, nomeadamente as orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade de 2014.

O auxílio (auxílio de emergência) recebido pela SATA Air Açores foi concedido por um período de seis meses e com recurso ao mercado financeiro através de financiamento adicional com o aval do GRA. Findo este período, o auxílio deve ser reembolsado ou deve ser notificado à Comissão um plano de reestruturação (“Plano de Reestruturação”) para que o auxílio possa ser aprovado (auxílio à reestruturação). O plano deve assegurar que a viabilidade a longo prazo do Grupo SATA¹¹ seja restabelecida sem qualquer apoio estatal suplementar, que o Grupo contribua a um nível adequado para os custos da sua reestruturação e que as distorções da concorrência criadas pelo auxílio sejam contrabalançadas através de medidas compensatórias.

A 17 de fevereiro a SATA Air Açores entregou à Comissão Europeia o Plano de Reestruturação, estando, neste momento, em processo de negociação e defesa do mesmo.

Simultaneamente, e considerando o Plano de Reestruturação do Grupo SATA, o GRA, na qualidade de acionista único, decidiu, de forma voluntária, que a SATA Air Açores adotasse as medidas necessárias para proceder à devolução dos valores dos aumentos de capital realizados. Tendo em conta a decisão do acionista, está já em curso um processo de devolução dos aumentos de capital, através do qual já foram devolvidos 51 milhões Euros de um total de 73 milhões de Euros.

A entrega do Plano de Reestruturação, ocorrida a 17 de fevereiro de 2021, prorroga automaticamente a autorização de auxílio de emergência sob a forma de garantia de empréstimo, constante da decisão da Comissão Europeia de 18 de agosto de 2020, até à adoção pela Comissão Europeia de uma decisão definitiva sobre o Plano de Reestruturação, nos termos do parágrafo 55, d), ii) das Orientações da Comissão Europeia relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação.

Assim, e no contexto acima descrito, as demonstrações financeiras anexas são apresentadas em Euros, e foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 29 de abril de 2021. Contudo, as mesmas estão ainda sujeitas a aprovação pela Assembleia Geral de Acionistas nos termos da legislação comercial em vigor em Portugal.

¹ Constituído pela SATA Air Açores S.A., SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. e SATA Gestão de Aeródromos, S.A.

Os membros do Conselho de Administração que assinam o presente relatório declaram que, tanto quanto é do seu conhecimento, a informação nele constante foi elaborada em conformidade com as Normas Contabilísticas aplicáveis, dando uma imagem verdadeira e apropriada do ativo e do passivo, da situação financeira e dos resultados da Empresa.

1.1 Impacto Pandemia COVID-19

No atual contexto de emergência de saúde pública, em que a Organização Mundial de Saúde declarou a pandemia coronavírus (COVID-19), diversos governos, autoridades e agentes económicos implementaram um conjunto de iniciativas, com impacto na mobilidade das populações e na economia em geral. O que resultou na imposição de restrições adicionais nos mercados onde a SATA opera.

Desta forma, a posição financeira da SATA e os resultados do exercício de 2020, foram impactados pelos efeitos da pandemia COVID-19.

1.1.1 Impacto nos indicadores operacionais

A evolução dos principais indicadores operacionais em 2020, face a 2019 são detalhados como segue:

	2020	2019	Δ20/19	
			Valor	%
Nº Voos	3 921	6 962	-3 041	-43,7%
Lugares Oferecidos	613 872	1 197 846	-583 974	-48,8%
Passageiros	304 640	946 031	-641 391	-67,8%
ASK (milhões)*	1 199	2 582	-1 383	-53,6%
RPK (milhões)**	594	2 071	-1 477	-71,3%
Load Factor (%)	50%	80%		-30,7p.p.
Correio (Kg)	389 166	578 801	-189 635	-32,8%
Carga (Kg)	3 414 609	2 616 523	798 086	30,5%
Block Hour	11 080	21 834	-10 754	-49,3%
Fuel Burn	23 584 042	53 996 221	-30 412 179	-56,3%

* Assentos-quilómetro oferecidos

** Assentos-quilómetro utilizados

A crise pandémica impactou significativamente a *performance* da SATA Internacional no que respeita aos seus indicadores operacionais, tal como demonstrado na tabela acima. Verificou-se uma redução de atividade, devido às medidas de contenção adotadas pelas autoridades regionais, nacionais e internacionais que implicaram uma acentuada quebra na procura, e conseqüentemente uma diminuição da sua capacidade operacional, traduzindo-se numa paragem temporária quase total, a partir de meados de março, até meados de junho. A deterioração da atividade teve conseqüências em termos do número de voos (-44% yoy), e uma variação de passageiros (-68% yoy). A capacidade, ASK, reduziu em linha com o número de voos (-54% yoy), tendo a procura em termos de tráfego de passageiros reduzido 71% yoy, traduzindo-se numa redução do *load factor* em 31 p.p..

A destacar um efeito positivo desta pandemia, o aumento do transporte de carga, +31% yoy, nomeadamente transporte de material médico, bens essenciais, entre outros.

1.1.2 Impacto nos indicadores financeiros

O detalhe da evolução dos principais indicadores financeiros em 2020 face a 2019, encontra-se abaixo:

Indicadores financeiros	2020	2019	Variação	
			valor	%
Dados da demonstração dos resultados				
Rendimento operacional	57.113.155	157.248.302	-100.135.147	-63,7%
Receita de passageiros	54.536.865	154.932.607	-100.395.742	-64,8%
EBITDA	-42.667.200	-34.669.987	-7.997.213	23,1%
Margem EBITDA	-75%	-22%		-53 p.p.
Resultado operacional (EBIT)	-63.303.593	-44.127.630	-19.175.963	43,5%
EBIT margin	-111%	-28%	0	-83 p.p.
Dados da demonstração dos fluxos de caixa				
Fluxo das atividades operacionais	-59.493.574	-9.886.255	-49.607.319	501,8%
Fluxo das atividades de investimento	-23.505	-109.116	85.611	-78,5%
Fluxo das atividades de financiamento	60.873.561	9.360.995	51.512.566	550,3%
Dados da posição financeira				
Total do ativo	149.334.928	94.476.572	54.858.356	58,1%
Total do passivo	421.069.259	297.822.958	123.246.301	41,4%
Total do capital próprio	-271.737.332	-203.346.386	-68.390.946	33,6%

O efeito financeiro no ano de 2020 foi severamente impactado pela redução da atividade em resultado da pandemia COVID-19, verificando-se uma redução dos rendimentos operacionais de 63,7% e das receitas de passageiros em 64,8%. O EBITDA registou uma quebra de 8 milhões de Euros, passou para -43 milhões de Euros e o resultado operacional passou de -44,1 milhões de Euros para -63,3 milhões de Euros.

Relativamente aos dados da posição financeira, o aumento do ativo deveu-se essencialmente à adoção da norma IFRS 16 em 2019, que originou o registo em 2020 dos valores relacionados com a locação da aeronave CS-TSI no montante de 26,0 milhões de Euros, que iniciou atividade em 2020, além disso as alterações nos contratos de *leasing* existentes no montante de 23,3 milhões de Euros, nomeadamente pelas alterações das rendas a pagar e extensão de prazos de contratos.

O aumento verificado no passivo, deveu-se essencialmente ao aumento do empréstimo concedido pela SATA Air Açores no montante de 90,1 milhões de Euros, para apoio de tesouraria, os quais venceram juros durante o exercício, a taxas normais de mercado.

No que respeita às variações verificadas na demonstração de fluxos de caixa, a deterioração dos fluxos de caixa operacionais está diretamente relacionada com a redução da atividade, enquanto que o aumento dos fluxos das atividades de financiamento está relacionado com o empréstimo concedido pela SATA Air Açores.

1.1.3 Impacto nas principais estimativas

Os impactos da pandemia COVID-19 nas principais estimativas do *management* são conforme abaixo:

Provisões

A SATA mantém registadas provisões para diversas contingências (nota 3.15), o Conselho de Administração procede à avaliação regular dos critérios utilizados na mensuração das mesmas.

Em 2020 a Empresa registou uma provisão para fazer face a gastos de reestruturação, correspondente ao valor de responsabilidades que espera incorrer com o programa de saídas negociadas de colaboradores, a ser lançado em 2021, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA. Foi ainda registada uma responsabilidade com os acordos de saída antecipada sob forma de reforma antecipada e pré-reforma, assumindo assim um valor de cerca de 6 milhões de Euros em gastos de reestruturação.

No exercício findo a 31 de dezembro de 2020, a Empresa reforçou a provisão para fazer face a encargos com o *redelivery* de equipamentos usados com obrigações contratuais em 12,1 milhões de Euros, líquido de reversões e reduções, considerando nova informação sobre os prazos e custos associados ao processo de *phase-out*.

Perdas por imparidade de ativos correntes

A Empresa mantém registadas provisões para as perdas por imparidade de alguns ativos correntes (nota 3.8), procedendo a Administração à avaliação regular dos critérios utilizados na mensuração das mesmas

Foi identificada a necessidade de reforçar as perdas por imparidades de contas a receber, no montante de 0,4 milhões de Euros, decorrente do risco de cobrabilidade e da antiguidade dos saldos.

Perdas por imparidade de ativos não correntes

As demonstrações financeiras de 2020 não refletem eventuais impactos de análise de recuperabilidade de ativos não correntes, atendendo ao enquadramento do atual plano de negócios existente (Nota 1).

Impostos diferidos

De acordo com a IAS 12, a Empresa reconhece os ativos e passivos por impostos diferidos com base na diferença existente entre o valor contabilístico e as bases fiscais dos ativos e passivos, sempre que seja possível aferir recuperabilidade em termos legais.

A Empresa analisa periodicamente a recuperabilidade dos ativos por impostos diferidos e reconhece uma perda por imparidade, sempre que seja provável que esses ativos não sejam realizáveis, com base em informação histórica sobre o lucro tributável, na projeção do lucro tributável futuro e no tempo estimado de reversão das diferenças temporárias

No exercício de 2020, não foram registados ativos por impostos diferidos atendendo ao enquadramento do atual plano de negócios existente (Nota 1), mantendo-se, porém, os saldos acumulados a dezembro de 2019.

Documentos pendentes de voo

A 31 de dezembro de 2020 e 2019 a responsabilidade da Empresa, referente a bilhetes emitidos e não utilizados, ascendia a 26,2 milhões de Euros e 21 milhões de Euros, respetivamente.

O aumento verificado nesta rubrica justifica-se pelos efeitos do COVID-19, e foi impactado pelo cancelamento de voos impostos ao sector de aviação, incluindo montantes consideráveis devido a não utilização de bilhetes por parte dos passageiros, até 31 de dezembro de 2020, mantendo a Empresa a responsabilidade de prestar o serviço no futuro ou de reembolsar nos termos legais.

Nos termos acima, foi decidido pela Administração, rever a política de utilização de documentos pendentes de voo, no que diz respeito à possibilidade de remarcação de passagens sem custos adicionais e ao reembolso das passagens em *voucher*.

Neste enquadramento, foi efetuada uma revisão aos critérios utilizados na estimativa de valorização dos documentos pendentes de voo, de acordo com a política acima mencionada, passando a ter em conta entre outras estimativas diferenciadas, quanto à utilização futura de *vouchers* de reembolso e à utilização futura de passagens.

1.1.4 Medidas mitigadoras do efeito da pandemia do COVID-19

O Grupo SATA procurou atuar de imediato em várias frentes por forma a minimizar o impacto do COVID-19, tendo avançado com inúmeras medidas, nomeadamente i) renegociação de contratos e prazos de pagamento, ii) suspensão e adiamento de investimentos não críticos, iii) corte de despesas, iv) implementação de programas de *lay-off*, pré-reformas e reformas antecipadas, entre outras.

Adicionalmente, foram tomadas medidas na área de recursos humanos, com impacto, como a suspensão de todo o trabalho extraordinário, salvo casos excecionais e a suspensão de todos os processos de recrutamento e seleção em curso ou previstos realizar, exceto os absolutamente indispensáveis para a continuidade da operação;

Fornecedores e Lessors

A SATA tem levado a cabo um esforço de negociação com os seus fornecedores, procurando definir planos de pagamento a longo prazo da dívida vencida, por forma a não ter ainda mais constrangimentos de tesouraria.

No que diz respeito a contratos de *leasing* de aeronaves, a Empresa negociou com os *lessors*, com intuito de reduzir as rendas mensais dos equipamentos, obter períodos de carência no pagamento das rendas e negociar alargamento dos prazos contratuais. Em 31 de dezembro de 2020, o valor das rendas vencidas não pagas aos *lessors*, era de 3,8 milhões de Euros.

Lay-off e Complemento Regional Manutenção Contratos de Trabalho

Por forma a fazer face à crise originada pelo COVID-19, e proteger os postos de trabalho a SATA aderiu à medida constante do Decreto-Lei 10-G/2020, de 26 de março, traduzida na redução temporária do

período normal de trabalho ou na suspensão do contrato de trabalho (situação de *lay-off* simplificado), durante três meses, com início a 7 de abril de 2020 e término a 5 de junho de 2020.

Adicionalmente, a por Resolução do Conselho do Governo n.º 80/2020 de 30 de março de 2020, foi aprovado o novo regulamento da medida extraordinária que cria o complemento regional ao apoio extraordinário à manutenção de contrato de trabalho em situação de crise empresarial, regulado igualmente Decreto-Lei n.º 10-G/2020, de 26 de março, medida à qual a SATA também aderiu.

No exercício de 2020, e em resultado da adesão aos regimes de apoio acima descritos, a SATA registou uma poupança estimada de custos com o pessoal no valor de cerca de 653 milhares de euros de Euros.

Apoios Governamentais à Economia

Adicionalmente, a Empresa aderiu a medidas de apoio à retoma económica, lançadas pelo Governo Português, nomeadamente: (i) ao regime excecional e temporário de cumprimento de obrigações fiscais e contribuições sociais, no âmbito da COVID-19, constante no Decreto-Lei 10-F/2020, de 26 de março, na sua redação atual; (ii) à aplicação do regime excecional e temporário de suspensão de prazos judiciais, administrativos e tributários, nos termos da Lei n.º 1-A/2020, de 19 de março, na sua redação atual, e (iii) ao regime excecional de proteção dos créditos das empresas, no âmbito da pandemia COVID-19, constantes do Decreto-Lei n.º 10-J/2020, de 26 de março, na sua redação atual.

Na sequência destes apoios, a Empresa aderiu também ao programa Apoio Imediato à Liquidez (AIL), que resultou numa participação de 78 milhares de Euros.

1.1.5 Continuidade de operações

A pandemia COVID-19 escalou o nível de incerteza a nível global. Não se sabe ao certo quando se dará o regresso à normalidade pré-pandemia nem a que ritmo decorrerá a recuperação económica e social, tanto em Portugal como no mundo. Tudo estará dependente do sucesso do processo de vacinação e da consequente imunidade de grupo, condição essencial para o fim das restrições à atividade económica. Pára uma grande incerteza como ficará a economia portuguesa e todas as outras depois desta brutal crise sanitária.

O risco iminente do surgimento de novas vagas da pandemia, e que estas possam afetar o setor da aviação, fazendo com que restrições de viagens sejam impostas faseadamente, reduzindo a confiança dos passageiros, atrasa a recuperação deste setor, um dos mais afetados pela pandemia de COVID-19. A aviação europeia enfrenta o maior desafio da sua história. No primeiro trimestre de 2021, a situação não mudou muito, face a 2020, uma vez que, com a segunda e terceira vagas da COVID-19 estão a ser impostas mais quarentenas e mais restrições na Europa, deteriorando significativamente a aviação europeia.

De acordo com dados da Organização Internacional da Aviação Civil, ICAO, o impacto da pandemia de COVID-19 na Europa em 2020, resultou numa redução de 60% do tráfego aéreo no conjunto do ano face a 2019, equivalente a menos 1,7 mil milhões de passageiros, o que causou a perda de 191 mil postos de trabalho em toda a cadeia de valor associada à aviação. Já na carga a tendência foi diferente, já que o número de voos de carga aumentou à medida que as companhias aéreas transformaram os aviões de passageiros em cargueiros para atender às necessidades provisórias do mercado, como o transporte de material médico para colmatar as carências de cada país.

Tendo em conta todo o enquadramento acima descrito, na preparação das demonstrações financeiras para o exercício findo em 31 de dezembro de 2020, o Conselho de Administração considerou o Grupo SATA como um grupo em atividade, avaliando as previsões financeiras num horizonte de tempo de pelo menos um ano e analisando, em particular, a posição comercial do Grupo no contexto da atual pandemia COVID-19. O Grupo SATA procurou atuar de imediato em várias frentes por forma a minimizar o impacto do COVID-19, tendo avançado com inúmeras medidas, nomeadamente i) renegociação de contratos e prazos de pagamento, ii) suspensão e adiamento de investimentos não críticos, iii) corte de despesas, iv) suspensão da contratação de novos colaboradores, v) implementação de programas de *lay-off*, pré-reformas e reformas antecipadas, entre muitas outras.

Na sequência dos impactos originados pela pandemia COVID-19 no setor do transporte aéreo, em agosto de 2020 a Comissão Europeia aprovou, ao abrigo das regras do TFUE em matéria de auxílios estatais, 133 milhões de euros de apoio à liquidez da SATA Air Açores, por forma a que seja possível cumprir as obrigações de serviço público, prestar serviços essenciais e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores.

Simultaneamente, a Comissão Europeia deu início a uma investigação para avaliar se certas medidas de apoio público tomadas por Portugal a favor da SATA Air Açores estão em conformidade com as regras da UE, nomeadamente em matéria de auxílios estatais a empresas em dificuldade, concretamente se os aumentos de capital realizados pelo acionista único da SATA Air Açores, o Governo Regional dos Açores, constituíram um auxílio estatal que deveria ter sido previamente notificado à Comissão.

O auxílio de emergência recebido pela SATA Air Açores foi concedido por um período de seis meses e com recurso ao mercado financeiro, através de financiamento adicional com o aval do GRA. Findo este período, o auxílio deve ser reembolsado ou deve ser notificado à Comissão um plano de reestruturação para que o auxílio possa ser aprovado (auxílio à reestruturação).

Neste sentido, a 17 de fevereiro, a SATA Air Açores entregou à Comissão Europeia o Plano de Reestruturação estando, neste momento, em processo de negociação e defesa do mesmo.

Simultaneamente, e considerando o plano de reestruturação do Grupo SATA, o GRA, na qualidade de acionista único da SATA Air Açores, decidiu, de forma voluntária, que a SATA Air Açores adotasse as medidas necessárias para proceder à devolução dos valores dos aumentos de capital previamente realizados.

Importa salientar que a entrega do plano de reestruturação, ocorrida a 17 de fevereiro de 2021, prorrogou automaticamente a autorização de auxílio de emergência sob a forma de garantia de empréstimo, constante da decisão da Comissão Europeia de 18 de agosto de 2020, até à adoção pela Comissão Europeia de uma decisão definitiva sobre o plano de reestruturação. Sendo aprovado o Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, o crédito utilizado integrará o auxílio à reestruturação nele compreendido.

O orçamento de 2021, preparado pela gestão e aprovado pelo Conselho de Administração, pressupõe um aumento gradual da procura de passageiros com uma recuperação mais forte do tráfego no segundo semestre do ano graças ao progresso da vacinação. Contudo, será um ano igualmente difícil. Comparando com 2019, antecipa-se uma quebra em termos do número de passageiros, com o *Load Factor* a níveis significativamente mais baixos. Consequentemente, as necessidades de tesouraria de curto prazo, têm sido acompanhadas pela Administração de modo a monitorizarem as necessidades de liquidez, sendo revista regularmente com base na melhor informação disponível, quanto à evolução esperada da sua atividade e ao impacto estimado de condicionalismos externos, tais como preço de

combustível, taxas de câmbio, acordos de pagamento de dívidas, limitações à mobilidade de pessoas, entre outros.

Importa ainda referir que no âmbito da negociação do Plano de Reestruturação com a Comissão Europeia, em 2021 foi iniciada a discussão para efeitos de obtenção de um auxílio num montante de cerca de 12 milhões de Euros, ao abrigo do regime comunitário de compensação por danos sofridos devido à pandemia COVID-19, de forma a dar uma resposta mais imediata às necessidades atuais de tesouraria do Grupo SATA. Como consequência, o montante de necessidades de tesouraria da companhia constante do Plano de Reestruturação deverá ser ajustado no valor determinado.

A Administração entende que a preparação das demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2020 deverá ser realizada com base no princípio da continuidade, tendo por base: (i) a aprovação da Comissão Europeia, em 18 de agosto de 2020, de apoio à liquidez do Grupo SATA, sob a forma de garantia de empréstimo, no montante de 133 milhões de Euros, ao abrigo das regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais; (ii) o Plano de Reestruturação apresentado pelo Grupo SATA à Comissão Europeia, em 17 de fevereiro de 2021, o qual apresenta uma perspetiva de crescimento gradual da sua atividade, apesar da redução relevante embutida nas projeções face à sua atividade prévia à pandemia COVID-19, conjugada com uma estratégia de reestruturação de frota e de rede e redução de custos operacionais, estando, atualmente, em processo de negociação e defesa do mesmo; (iii) a devolução respeitante aos aumentos de capital realizados em anos anteriores, decorrente da decisão do acionista, no valor de 73 milhões de Euros, dos quais, a esta data, se encontram liquidados 51 milhões de Euros; e (iv) o apoio financeiro acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Tendo em consideração a situação atual em que o Grupo SATA se encontra, a continuidade das operações encontra-se dependente (i) da devolução do montante remanescente de 22 milhões de Euros respeitante aos aumentos de capital realizados em anos anteriores, (ii) da aprovação de um Plano de Reestruturação por parte da Comissão Europeia, (iii) bem como da evolução da pandemia COVID-19, nomeadamente quanto ao cenário de um eventual agravamento da mesma para além do que se estima no Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado, tendo em consideração o ritmo global de vacinação e o risco de propagação descontrolada de novas variantes e a manutenção, ou mesmo, reforço das medidas sanitárias impostas pelos governos.

Tendo em consideração os potenciais impactos no setor do transporte aéreo e na atividade operacional e financeira futura do Grupo, os fatores acima descritos poderão originar a necessidade de obtenção de recursos financeiros adicionais face aos estimados no Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado, o que representa uma incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade do Grupo em manter a continuidade das suas operações.

Não obstante, e embora ainda se prevejam que os próximos tempos se mantenham igualmente difíceis, num contexto de incerteza significativa associada à COVID-19, a queda na receita quando comparado com 2019 deverá ser compensada por uma política mais agressiva em termos de custos, por forma a que o EBITDA melhore.

Contudo, num contexto de incerteza significativa associada à COVID-19, o Conselho de Administração considera, no entanto, que existem cenários pessimistas que podem lançar dúvidas sobre a capacidade do Grupo conseguir alcançar os resultados estimados em 2021, nomeadamente se houver a propagação descontrolada de novas variantes e a manutenção ou mesmo reforço das medidas sanitárias impostas pelos governos, pondo em causa a recuperação gradual da procura, especialmente no segundo semestre de 2021.

Na eventualidade improvável de estes fatores de incerteza se materializarem, o Grupo SATA pode ter alguns constrangimentos. Contudo, considerando que as negociações com a Comissão Europeia do plano de reestruturação correm pelo melhor e que o mesmo é aprovado, havendo a injeção de capital no Grupo SATA, não vê o Conselho de Administração preocupação no normal funcionamento da sua operação e no reembolso das suas dívidas, quer a fornecedores quer à banca, pelo que a continuidade das operações e liquidez do Grupo SATA se encontra assegurada, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas, a esta data, para o prazo de doze meses.

O Conselho de Administração não considera igualmente que esses cenários pessimistas sejam prováveis ou que tenham impacto suficiente para colocar em causa a continuidade do negócio.

Deste modo, as demonstrações financeiras não incluem qualquer ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras

2.1 Bases de Preparação

As demonstrações financeiras foram preparadas pela SATA de acordo com as - *International Financial Reporting Standards* (Normas Internacionais de Informação Financeira) adotadas pela União Europeia ("IFRS"), emitidas e revisadas pelo IASB - International Accounting Standards Board (Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade) e com as interpretações emitidas pelo *International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC") ou pelo anterior *Standing Interpretations Committee* ("SIC"), emitidas e em vigor ou emitidas e adotadas antecipadamente à data de 1 de janeiro de 2020.

Na preparação das demonstrações financeiras, a SATA seguiu a convenção do custo histórico, modificada, quando aplicável, pela mensuração ao justo valor.

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

A situação pandémica que se vive mundialmente e a incapacidade generalizada de efetuar previsões rigorosas sobre o futuro das operações, veio trazer algum adicional de incerteza, bem como um nível adicional de prudência nas estimativas utilizadas para preparação das demonstrações financeiras (Ver Nota 1.1.3). As estimativas constantes das presentes demonstrações refletem a melhor e mais precisa informação à data da sua contabilização que a SATA dispunha, no entanto, e atendendo a toda a conjuntura que se vive, interna e externamente, estas estimativas de eventos, ações e resultados poderão vir a ser divergentes quando comparadas com os eventos, ações e resultados reais. As áreas que envolvem um maior grau de julgamento ou complexidade, ou áreas em que pressupostos e estimativas sejam significativos para a análise das demonstrações financeiras, são apresentadas na Nota 5.

2.2 Novas normas, alterações às normas e interpretações a normas existentes

Novas normas, alterações às normas e interpretações de aplicação obrigatórias a 31 de dezembro de 2020

A aplicação das novas normas, interpretações e alterações a normas existentes identificadas abaixo, que se tornaram efetivas em 1 de janeiro de 2020, são como segue:

Novas normas e alterações às normas que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2020, ainda não endossadas pela EU:

Descrição	Alteração	Data efetiva*
IFRS 3 – Concentrações de atividades empresariais	Alteração da definição de negócio.	1 de janeiro de 2020
IFRS 9, IAS 39 e IFRS 7 – Reforma das taxas de juro de referência - fase 1	Introdução de isenções à contabilidade de cobertura com o objetivo de que a reforma das taxas de juro referência não determine a cessação da contabilidade de cobertura.	1 de janeiro de 2020
IAS 1 – Apresentação das demonstrações financeiras; IAS 8 – Políticas contabilísticas, alterações nas estimativas contabilísticas e erros	Atualização da definição de material, na aplicação das normas às demonstrações financeiras como um todo	1 de janeiro de 2020
Estrutura conceitual - Alterações na referência a outras IFRS	Alteração a algumas IFRS relativamente a referências cruzadas e esclarecimentos sobre a aplicação das novas definições de ativos / passivos e gastos / rendimentos	1 de janeiro de 2020

* Exercícios iniciados em ou após

Novas normas, alterações às normas e interpretações efetivas a 1 de janeiro de 2021:

Descrição	Alteração	Data efetiva*
Normas:		
IFRS 16 – Bonificações de rendas relacionadas com o COVID-19	Aplicação de isenção na contabilização das bonificações atribuídas pelos locadores relacionadas com a COVID-19, como modificações	1 de janeiro de 2021
IFRS 4 – diferimento da aplicação da IFRS 9	Fim do diferimento do início da aplicação da IFRS 9 para as entidades com atividade	1 de janeiro de 2021

Novas normas, alterações às normas e interpretações efetivas a 1 de janeiro de 2021 ainda não endossadas pela EU:

Descrição	Alteração	Data efetiva*
IAS 1 – Apresentação das demonstrações financeiras - Classificação de passivos	Classificação de um passivo como corrente ou não corrente, em função do direito que uma entidade tem de diferir o seu pagamento. Nova definição de "liquidação" de um passivo	1 de janeiro de 2023
IAS 16 – Rendimentos obtidos antes da entrada em funcionamento	Proibição da dedução do rendimento obtido com a venda de itens produzidos durante a fase de testes, ao custo de aquisição dos ativos tangíveis	1 de janeiro de 2022
IAS 37 – Contratos onerosos – custos de cumprir com um contrato	Clarificação sobre a natureza dos gastos a considerar para determinar se um contrato se tornou oneroso	1 de janeiro de 2022
Ciclo de Melhorias 2018 – 2020	Alterações específicas e pontuais à IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 e IAS 41	1 de janeiro de 2022
IFRS 3 – Referências à Estrutura conceptual	Atualização às referências para a Estrutura Conceptual e clarificação sobre o registo de provisões e passivos contingentes no âmbito de uma concentração de atividades empresariais	1 de janeiro de 2022
IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 e IFRS 16 – Reforma das taxas de juro de referência – fase 2	Isenções adicionais relacionadas com os impactos da reforma das taxas de juro referência ("IBOR"), e especialmente a substituição de uma taxa de juro de referência por outra alternativa nos instrumentos financeiros negociados	1 de janeiro de 2021
IFRS 17 – Contratos de seguro	Nova contabilização para os contratos de seguro, contratos de resseguro e contratos de investimento com características de participação discricionária	1 de janeiro de 2023
IFRS 17 – Contratos de seguro (alterações)	Inclusão de alterações à IFRS 17 em áreas como: i) âmbito de aplicação; ii) nível de agregação dos contratos de seguros; iii) reconhecimento; iv) mensuração; v) modificação e desreconhecimento; vi) apresentação da Demonstração da posição financeira; vii) reconhecimento e mensuração da Demonstração dos resultados; e viii) divulgações	1 de janeiro de 2023

* Exercícios iniciados em ou após

As novas normas e alterações às normas referidas no ponto 1 acima, que entraram em vigor em 1 de janeiro de 2020, não impactaram as demonstrações financeiras da Empresa do exercício findo em 31 de dezembro de 2020. Relativamente às normas e alterações referidas no ponto 2 e 3, não se estima que venham a ter impactos significativos nas demonstrações financeiras da Empresa.

2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

As demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2019, apresentadas para efeitos comparativos, são totalmente compráveis.

3. Principais políticas contabilísticas

As principais políticas contabilísticas aplicadas na elaboração das demonstrações financeiras são as que abaixo se descrevem. Estas políticas foram consistentemente aplicadas a todos os exercícios apresentados, salvo indicação contrária.

3.1 Conversão cambial

i) Moeda funcional e de apresentação

Os elementos incluídos nas demonstrações financeiras são mensurados utilizando a moeda do ambiente económico em que a entidade opera (moeda funcional). As demonstrações financeiras são apresentadas em **Euros**, sendo esta a moeda funcional e de relato da SATA.

ii) Transações e saldos

As transações em moedas diferentes do Euro 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 relato financeiro, dos ativos e dos passivos monetários denominados em moeda estrangeira, são reconhecidos na demonstração de resultados, nas rubricas de gastos ou rendimentos financeiros, se relacionadas com empréstimos ou em outros ganhos ou perdas operacionais, para todos os outros saldos/transações.

iii) Taxas de câmbio utilizadas

As taxas de câmbio utilizadas para conversão de saldos expressos em moeda estrangeira, foram como segue:

Moeda	Câmbio final do exercício	
	2020	2019
USD	0,8149	0,8902
GBP	1,1123	1,1754
CAD	0,6397	0,6850

Fonte: Banco de Portugal

3.2 Ativos fixos tangíveis

Os ativos fixos tangíveis encontram-se valorizados ao valor de custo, deduzido das depreciações acumuladas e eventuais perdas por imparidade.

O custo de aquisição inclui o preço de compra do ativo, as despesas diretamente imputáveis à sua aquisição e os encargos suportados com a preparação do ativo para que este seja colocado na sua

condição de utilização. Os custos financeiros incorridos com empréstimos obtidos para a construção de ativos tangíveis são reconhecidos como parte do custo de construção do ativo.

Os custos subsequentes incorridos com renovações e grandes reparações, que se traduzam no aumento da vida útil dos respetivos ativos e na capacidade de gerar benefícios económicos futuros são reconhecidos como elemento do custo dos respetivos ativos, sendo capitalizados enquanto ativos fixos tangíveis. Caso estas condições não sejam cumpridas, os respetivos custos são reconhecidos como um gasto do período em que são incorridos.

Os encargos com reparações e manutenção de natureza corrente são reconhecidos como um gasto do período em que são incorridos.

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

As vidas úteis estimadas e valores residuais para os ativos fixos tangíveis mais significativos são conforme segue:

	<u>Anos</u>
<u>Frota Aérea</u>	
Motores	3 anos
Hélices	5 anos
Trens aterragem	6 anos
Sobressalentes	6 anos
<u>Restantes ativos</u>	
Edifícios e outras construções	50 anos
Equipamento básico	Entre 5 a 12 anos
Equipamento de transporte	Entre 5 a 7 anos
Ferramentas	Entre 5 a 12 anos
Equipamento administrativo	Entre 4 a 10 anos
Outras ativos tangíveis	Entre 3 a 20 anos

O valor a alocar a cada componente é estimado com base no custo a incorrer na grande manutenção, sendo a vida útil acima indicativa do período estimado que decorre entre cada grande manutenção da referida componente.

Atendendo ao facto que os ativos fixos relacionados com equipamentos de voo se encontram desagregados por grandes classes, quando ocorre uma grande manutenção dos aviões a mesma é registada como ativo fixo tangível e depreciada durante o período estimado até à realização da próxima grande manutenção.

A SATA estima o valor residual dos ativos fixos tangíveis em zero, uma vez que a expectativa da gestão é utilizar os ativos pela totalidade da sua vida económica, com exceção da frota aérea que apresenta um valor residual de 10%.

Sempre que existam indícios de perda de valor dos ativos fixos tangíveis ou com a periodicidade determinada, são efetuados testes de imparidade, de forma a estimar o valor recuperável do ativo e, quando necessário, registar uma perda por imparidade. O valor recuperável é determinado como o mais elevado entre o justo valor menos custos de vender, e o valor de uso do ativo, sendo este último calculado com base no valor atual dos fluxos de caixa futuros estimados, decorrentes do uso continuado e da alienação do ativo no final da vida útil definida.

As vidas úteis dos ativos são revistas em cada relato financeiro, ou sempre que haja indicadores de revisão da vida útil, para que as depreciações praticadas estejam em conformidade com os padrões de consumo dos ativos. Os terrenos não são depreciados. Alterações às vidas úteis são tratadas como uma alteração de estimativa contábilística e são aplicadas prospectivamente.

Os ganhos ou perdas na alienação dos ativos são determinados pela diferença entre o valor de realização e o valor contábilístico do ativo, sendo reconhecidos na demonstração de resultados.

3.3 Imparidade de ativos não financeiros

Os ativos não financeiros, que não têm uma vida útil definida, não estão sujeitos a amortização/depreciação, mas são objeto de testes de imparidade anuais. Os ativos sujeitos a amortização/depreciação são revistos quanto à imparidade sempre que eventos ou alterações nas circunstâncias indicarem que o valor pelo qual se encontram escriturados possa não ser recuperável.

Sempre que o valor recuperável determinado é inferior ao valor contábilístico dos ativos, a Empresa registra a respetiva perda por imparidade.

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, deduzidos os gastos para venda e o seu valor de uso.

Para realização de testes por imparidade, os ativos são agrupados ao mais baixo nível no qual se possam identificar separadamente fluxos de caixa (unidades geradoras de fluxos de caixa a que pertence o ativo), quando não seja possível fazê-lo individualmente, para cada ativo.

A reversão de perdas por imparidade, reconhecidas em exercícios anteriores, é registada quando se conclui que as perdas por imparidade reconhecidas já não existem ou diminuíram.

A reversão das perdas por imparidade é reconhecida, na demonstração de resultados, na rubrica de imparidade de ativos depreciáveis, a não ser que o ativo tenha sido reavaliado, situação em que a reversão corresponderá a um acréscimo da reavaliação. Contudo, a reversão da perda por imparidade é efetuada até ao limite da quantia que estaria reconhecida (líquida de depreciação) caso a perda por imparidade não tivesse sido registada em exercícios anteriores.

3.4 Ativos financeiros

Classificação

A SATA classifica os seus ativos financeiros de acordo com as suas características e o modelo de negócio que tem definido para gerir o recebimento dos *cash flows* contratuais. A classificação é determinada no momento de reconhecimento inicial dos ativos financeiros.

Os ativos e os passivos financeiros são compensados, sendo os seus valores reportados pelo líquido na demonstração da posição financeira, apenas quando: i) existe um direito legalmente exercível e não oponível para compensar os referidos valores e ii) quando existe uma intenção para liquidar numa base líquida, ou quando o ativo seja realizado simultaneamente com a liquidação do passivo. O direito legal de compensar existe quando seja exercível a todo o momento, no decurso normal da atividade, não sendo contingente à ocorrência de eventos futuros ou de casos de *default*, insolvência ou falência da entidade.

Todas as aquisições e alienações destes investimentos são reconhecidas à data da assinatura dos respectivos contratos de compra e venda, independentemente da data de liquidação financeira.

A IFRS 9 introduziu um modelo de classificação de ativos financeiros com base no modelo de negócio utilizado na sua gestão ("*business model test*") e nas características dos fluxos de caixa contratuais ("*SPPI test*")². A Empresa classifica os seus ativos financeiros, no momento da sua aquisição, de acordo com os requisitos introduzidos pela IFRS 9, conforme abaixo.

Instrumentos de dívida

Um ativo financeiro é mensurado ao custo amortizado se (i) é detido para recebimento dos fluxos de caixa contratuais; e (ii) os fluxos de caixa contratuais subjacentes representam apenas o pagamento de capital e juros. Os ativos enquadráveis nesta categoria são inicialmente reconhecidos ao seu justo valor e subsequentemente mensurados ao seu custo amortizado.

Um ativo financeiro é mensurado ao justo valor por outro rendimento integral se (i) o objetivo inerente ao modelo de negócio utilizado é alcançado, quer pelo recebimento dos fluxos de caixa contratuais, quer pela venda dos ativos financeiros; e (ii) os fluxos de caixa contratuais subjacentes representam apenas pagamento de capital e juros. Os ativos enquadráveis nesta categoria são inicial e subsequentemente mensurados ao seu justo valor, sendo as alterações de justo valor registadas em outro rendimento integral, exceto no que respeita ao reconhecimento de perdas por imparidade, juros e ganhos ou perdas cambiais, valores que são registados diretamente na demonstração de resultados. Quando o ativo financeiro é desreconhecido, o ganho ou perda acumulado em "outro rendimento integral" é reclassificado para resultado do período.

Os ativos financeiros, que não reúnam as características para enquadramento nas situações referidas anteriormente, são classificados e mensurados ao justo valor através de resultados, categoria residual nos termos da IFRS 9.

Instrumentos de capital próprio

Os instrumentos de capital próprio são sempre mensurados ao justo valor. Os instrumentos de capital próprio detidos para negociação são mensurados ao justo valor por resultados. Para todos os restantes instrumentos de capital próprio a Empresa pode optar, instrumento a instrumento, por, no reconhecimento inicial, apresentar as variações do seu justo valor em outro rendimento integral.

Quando a Empresa exerce a opção, todas as variações de justo valor, com exceção de dividendos que configuram retorno do investimento efetuado, são reconhecidos em "outro rendimento integral". Neste caso, na data do desreconhecimento do ativo, o ganho ou perda acumulado não é reconhecido em resultado do período sendo, nessa altura, transferido para resultados transitados.

Imparidade de ativos financeiros

² Tendo sido substituídos os requisitos anteriormente existentes, que determinavam o enquadramento nas categorias de ativos financeiros da IAS 39.

A IFRS 9 substitui o anterior modelo baseado em "perdas incorridas" previsto na IAS 39 e estabelece um novo modelo de imparidade baseado em "perdas esperadas", de acordo com o qual a estimativa de imparidade é avaliada desde o reconhecimento inicial, tendo em conta a avaliação do risco de crédito.

Outras contas a receber

A SATA utiliza a abordagem simplificada, prevista na IFRS 9, no apuramento e reconhecimento de perdas por imparidade em contas a receber e ativos de contratos com clientes. As perdas esperadas até à maturidade são registadas, tendo por base a experiência de perdas reais ocorridas ao longo de um período que foi considerado estatisticamente relevante e representativo das características específicas do risco de crédito subjacente, ajustadas de informações prospetivas.

O ajuste para perdas de imparidade é registado por contrapartida de resultados do período, na rubrica de "imparidade de contas a receber".

Outros ativos financeiros

A Empresa considera que todos os instrumentos de dívida mensurados ao custo amortizado ou ao justo valor por outro rendimento integral, têm um risco de crédito nulo.

Caso o risco de crédito de um instrumento financeiro não tenha aumentado significativamente desde o seu reconhecimento inicial, a Empresa reconhece uma imparidade acumulada igual à expectativa de perda que se estima poder ocorrer nos 12 meses seguintes.

Caso o risco de crédito tenha aumentado significativamente, a Empresa reconhece uma imparidade acumulada, igual à expectativa de perda que se estima poder ocorrer até à respetiva maturidade do ativo.

Qualquer perda por imparidade nestes ativos financeiros é reconhecida em resultado do período.

Desreconhecimento de ativos financeiros

A Empresa desreconhece os ativos financeiros quando, e apenas quando, os direitos contratuais aos fluxos de caixa tiverem expirado ou tiverem sido transferidos, e a Empresa tiver transferido substancialmente todos os riscos e benefícios decorrentes da propriedade do ativo.

3.6 Justo valor de ativos e passivos

Ao determinar o justo valor de um ativo ou passivo financeiro, se existir um mercado líquido ativo, a cotação de mercado é aplicada à data de referência de relato. Este constitui o nível 1 da hierarquia do justo valor conforme definido pela IFRS 13.

No caso de não existir um mercado ativo, são utilizados modelos de avaliação, cujos principais *inputs* são observáveis no mercado. Este constitui o nível 2 da hierarquia do justo valor conforme definido na IFRS 13.

Para alguns tipos de derivados mais complexos, são utilizados modelos de valorização mais avançados contendo pressupostos e dados que não são diretamente observáveis no mercado. Nestes casos, a Empresa utiliza estimativas e pressupostos internos. Este constitui o nível 3 da hierarquia do justo valor conforme definido na IFRS 13.

3.7 Inventários

Os inventários são reconhecidos inicialmente ao custo de aquisição³, o qual inclui todas as despesas diretas suportadas com a compra. Subsequentemente, os inventários são valorizados ao menor entre o custo de aquisição e o valor líquido de realização⁴.

Os inventários incluem também materiais, matérias-primas e de consumo inicialmente mensurado pelo preço de compra adicionado das despesas diretamente relacionadas com a aquisição.

O método de custeio utilizado para o registo do consumo dos inventários em geral é o custo médio ponderado.

3.8 Clientes e outras contas a receber

Os saldos de clientes e outras contas a receber correntes são, inicialmente, contabilizados pelo valor da contraprestação acordada, a não ser que tenham uma componente de financiamento significativa, caso em que são contabilizados ao justo valor. A SATA detém os saldos de clientes e outras contas a receber correntes com o objetivo de os cobrar, sendo assim, subsequentemente mensurados ao custo amortizado, deduzido de perdas por imparidade.

As perdas por imparidade são registadas tendo por base a experiência de perdas reais ao longo de um período que foi considerado estatisticamente relevante e representativas das características específicas do risco de crédito subjacente, ajustadas de informações prospetivas, ou seja, quando há uma evidência objetiva de que, por exemplo, há uma dificuldade significativa do devedor em efetuar o pagamento, verifica-se uma situação de incumprimento no pagamento do juro ou capital no prazo definido contratualmente, ou ainda, quando há a probabilidade do devedor entrar em falência. Caso uma das situações referidas acima se verifique, deverá ser reconhecida uma perda por imparidade, reduzindo ou anulando na totalidade, o valor do ativo referente à dívida a receber, de modo a refletir nas demonstrações financeiras da Empresa o risco de incobrabilidade existente.

3.9 Caixa e equivalentes de caixa

Caixa e equivalentes de caixa incluem caixa, depósitos bancários e outros investimentos de curto prazo, de liquidez elevada e com maturidades iniciais até 3 meses, que podem ser imediatamente convertidos em caixa, estando sujeitos a um risco insignificante de variação de valor.

³ O custo de aquisição refere-se a todos os custos de compra e outros custos diretos incorridos para colocar os inventários no seu local e na sua condição atual.

⁴ O valor realizável líquido é o preço de venda estimado no decurso ordinário da atividade empresarial menos os custos estimados de acabamento e os custos estimados necessários para efetuar a venda.

Os descobertos bancários são apresentados na demonstração da posição financeira, no passivo corrente, na rubrica de empréstimos obtidos, e são considerados na elaboração das demonstrações dos fluxos de caixa, como caixa e equivalentes de caixa.

3.10 Capital social

O capital social refere-se aos montantes de entrada, fornecidos pelo acionista da Empresa, para o início da atividade da sociedade.

As ações ordinárias são classificadas no capital próprio. Os custos diretamente atribuíveis à emissão de novas ações ou opções são apresentados no capital próprio como uma dedução, líquida de impostos, ao montante resultante da emissão.

3.11 Empréstimos obtidos

Os empréstimos obtidos são inicialmente reconhecidos ao justo valor, líquido dos custos de transação incorridos. Os empréstimos são subsequentemente mensurados ao custo amortizado sendo a diferença entre o valor nominal e o justo valor inicial reconhecida na demonstração de resultados ao longo do período do empréstimo, utilizando o método da taxa de juro efetiva.

Os empréstimos obtidos são classificados no passivo corrente, exceto se a Empresa possuir um direito incondicional de diferir o pagamento do passivo por, pelo menos, 12 meses após a data do relato financeiro, sendo neste caso classificados no passivo não corrente.

Os encargos financeiros, relacionados com empréstimos, são, geralmente, reconhecidos como gastos financeiros, de acordo com o princípio da especialização dos exercícios.

Os encargos financeiros de empréstimos diretamente relacionados com a aquisição, construção (caso o período de construção ou desenvolvimento exceda um ano) ou produção de ativos fixos são capitalizados, fazendo parte do custo do ativo.

A capitalização destes encargos começa após o início da preparação das atividades de construção ou desenvolvimento do ativo e é interrompida após o início de utilização ou quando a execução do projeto em causa se encontre suspensa ou substancialmente concluída.

3.12 Outras contas a pagar

Os saldos de outras contas a pagar são, inicialmente, registados ao justo valor sendo, subsequentemente, mensurados ao custo amortizado.

3.13 Imposto sobre o rendimento

O imposto sobre rendimento do período compreende os impostos correntes e os impostos diferidos. Os impostos sobre o rendimento são registados na demonstração de resultados, exceto quando estão relacionados com itens que sejam reconhecidos diretamente no capital próprio.

O valor de imposto corrente a pagar, é determinado com base no resultado antes de impostos, ajustado de acordo com as regras fiscais em vigor. De acordo com a legislação em vigor, as declarações fiscais estão sujeitas a revisão e correção por parte da administração fiscal durante um período de 4 anos, exceto quando tenha havido prejuízos fiscais, tenham sido concedidos benefícios fiscais, ou estejam em curso inspeções, reclamações ou impugnações, casos estes em que, dependendo das circunstâncias, os prazos são alongados ou suspensos.

Impostos diferidos

Os impostos diferidos são reconhecidos na demonstração da posição financeira, considerando as diferenças temporárias resultantes da diferença entre a base fiscal de ativos e passivos e os seus valores nas demonstrações financeiras.

Os impostos diferidos são calculados com base na taxa de imposto em vigor ou já oficialmente comunicada à data do relato financeiro, e que se estima que seja aplicável na data da realização dos impostos diferidos ativos ou na data do pagamento dos impostos diferidos passivos.

Os impostos diferidos ativos são reconhecidos na medida em que seja provável que existam lucros tributáveis futuros disponíveis para a utilização da diferença temporária.

No que diz respeito aos impostos diferidos passivos estes são reconhecidos sobre todas as diferenças temporárias tributáveis.

3.14 Benefícios aos empregados

A Empresa concede complementos de pensões de reforma.

➤ Planos de contribuição definida

O plano de contribuição definida é atribuído aos pilotos ativos da SATA e prevê uma contribuição base de 6% por parte da Empresa e 1,5% por parte do colaborador. Este plano de contribuição definida é gerido pelo BPI Pensões.

Adicionalmente, os pilotos admitidos até 31 de dezembro de 2008, beneficiam ainda do Prémio de Jubilação, que prevê uma contribuição base de 2,5% da remuneração de base mensal.

As contribuições efetuadas são registadas como gastos com o pessoal na demonstração de resultados. (Ver Nota 27).

➤ Benefícios de cessação de emprego

Os benefícios de cessação de emprego são reconhecidos quando a Empresa cessa o emprego antes da data normal de reforma, ou quando um empregado aceita a cessação de emprego em troca destes benefícios. A SATA reconhece a responsabilidade com benefícios de cessação de emprego na mais antiga das seguintes datas: na qual a Empresa deixa de poder retirar a oferta dos benefícios, ou na qual a SATA reconhece os gastos de uma reestruturação, no âmbito do registo das provisões. Os benefícios devidos a mais de 12 meses após o final do período de reporte, caso existam, são descontados para o seu valor presente.

➤ **Benefícios pós emprego**

A Empresa assumiu a responsabilidade de pagar aos seus colaboradores pensões de pré-reforma e reforma antecipada, desde que verificadas determinadas condições, nomeadamente para colaboradores que optem por uma situação de pré-reforma, e que tenham uma antiguidade abaixo de 10 anos, entre 10 a 20 anos, superior a 20 anos a Empresa suporta 50%, 65% ou 80% do seu vencimento base, respetivamente, para colaboradores com idades ente os 55 e 60 anos.

No caso de reformas antecipadas, a SATA suporta 75% do fator de penalização que o colaborador tenha, devido á antecipação da reforma, considerado para trabalhadores com mais de 60 anos.

O valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma é calculado na perspetiva de gastos a incorrer com colaboradores que aderiram ao programa de pré-reforma e reforma antecipada.

Os valores apurados são registados como gastos de reestruturação, na demonstração de resultados.

3.15 Provisões

As provisões são reconhecidas quando a SATA tem: i) uma obrigação presente legal, contratual ou construtiva resultante de eventos passados; ii) para a qual é mais provável de que seja necessário um dispêndio de recursos internos no pagamento dessa obrigação; e iii) o 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 Empresa divulga tal facto como um passivo contingente, salvo se a avaliação da exigibilidade da saída de recursos para o pagamento da mesma seja considerada remota.

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

Os passivos contingentes, em que a possibilidade de uma saída de fundos afetando benefícios económicos futuros seja apenas possível, não são reconhecidos nas demonstrações financeiras, sendo divulgados nas notas, a menos que a possibilidade de se concretizar a saída de fundos afetando benefícios económicos futuros seja remota, caso em que não são objeto de divulgação.

Os ativos contingentes não são reconhecidos nas demonstrações financeiras, mas são divulgados no anexo quando é provável a existência de um benefício económico futuro.

Redelivery

Os custos de restauração dos aviões executados imediatamente antes da devolução ao *lessor* no término do contrato de locação (definido como *redelivery* para fins da IFRS 16), são reconhecidos como provisão na data de início do contrato, desde que possam ser estimados com fiabilidade. Adicionalmente, uma componente de ativo é reconhecida, no ativo de direito de uso, que é depreciado pelo método linear pelo prazo do arrendamento.

Processos judiciais

As provisões relacionadas com processos judiciais, opondo a SATA a entidades terceiras, são constituídas de acordo com as avaliações internas de risco efetuadas pelo Conselho de Administração, com o apoio e aconselhamento dos seus consultores legais.

Provisão para Reestruturação

A Empresa reconhece uma provisão para custos com reestruturação quando os critérios gerais de reconhecimento de provisões estejam cumpridos, nomeadamente quando existe um plano formal detalhado para a reestruturação e tenha sido criada a expectativa válida nos afetados de que levará a efeito a reestruturação ao começar a implementar esse plano ou ao anunciar as suas principais características aos afetados por ele. Os gastos subjacentes são reconhecidos na demonstração de resultados na rubrica “Gastos de reestruturação”.

3.16 Subsídios e apoios do Governo

A SATA reconhece os subsídios do Estado Português, da União Europeia ou organismos equiparados (“Governo”) pelo seu justo valor quando existe uma certeza razoável de que o subsídio será recebido.

Os subsídios não reembolsáveis obtidos pelo investimento em ativos fixos tangíveis e ativos intangíveis são reconhecidos como passivos, enquanto diferimentos por subsídios ao investimento, sendo subsequentemente creditados na demonstração de resultados conjuntamente com os ativos a que estão associados, na rubrica de outros rendimentos e ganhos.

Os subsídios à exploração são reconhecidos como rendimentos na demonstração de resultados no mesmo período em que os custos associados são incorridos e/ou registados.

Os subsídios obtidos do Governo sob a forma de atribuição de financiamentos reembolsáveis a taxa bonificada, são descontados na data do reconhecimento inicial com base na taxa de juro de mercado à data da atribuição, constituindo o valor do desconto o valor do subsídio a amortizar pelo período do financiamento ou do ativo cuja aquisição pretende financiar, consoante as atividades financiadas.

3.17 Locações

A Empresa avalia se um contrato é ou contém uma locação, no início do contrato. A Empresa reconhece um ativo de direito de uso e o correspondente passivo de locação em relação a todos os contratos de locação em que é locatário, exceto para locações de curto prazo, definidos como locações com prazo de locação de inferior a 12 meses e locações de ativos de baixo valor, tais como tablets e computadores pessoais, pequenos bens de mobiliário de escritório e telefones.

Para essas locações, a Empresa reconhece os pagamentos da locação como um gasto operacional de forma linear pelo prazo da locação, a menos que outra base sistemática seja mais representativa do padrão de tempo durante o qual os benefícios económicos dos ativos locados são gerados.

O passivo de locação é mensurado inicialmente pelo valor presente dos pagamentos não efetuados na data inicial de cada locação, descontados com base na taxa implícita do contrato de locação. Se essa taxa não puder ser prontamente determinada, a Empresa utiliza a sua taxa de financiamento incremental.

Os pagamentos de locação incluídos na mensuração do passivo de locação incluem:

- Pagamentos fixos da locação, deduzidos de quaisquer incentivos a receber associados à locação;

- Pagamentos variáveis que dependem de um índice ou de uma taxa, mensurados inicialmente com base no índice ou taxa na data de início do contrato;
- Montantes relativos a garantias de valor residual que se esperam vir a pagar;
- O preço de exercício de eventuais opções de compra, se o locatário considerar razoavelmente certo o seu exercício; e
- Pagamentos de penalidades de cancelamento antecipado do contrato de locação, se o prazo do contrato refletir o exercício de uma opção para rescindir antecipadamente o contrato.

O passivo de locação é apresentado na demonstração da posição financeira na rubrica de passivos com obrigações contratuais.

O passivo de locação é mensurado subsequentemente com aumentos que refletem os juros vencidos sobre o passivo, através o método do juro efetivo, e com reduções que refletem os pagamentos efetuados.

A Empresa remensura o passivo de locação, e faz um ajuste correspondente ao ativo de direito de uso relacionado, sempre que:

- i) O prazo da locação altera ou ocorre um evento significativo ou uma mudança nas circunstâncias, das quais resultem uma alteração na avaliação do exercício de uma opção de compra, caso em que o passivo da locação é remensurado através do desconto dos pagamentos da locação revistos, utilizando uma taxa de desconto revista.
- ii) Os pagamentos da locação são alterados devido a alterações num índice ou numa taxa ou a uma alteração na expectativa de pagamento de um valor residual garantido. Nesses casos, o passivo da locação é remensurado, descontando os pagamentos da locação revistos usando uma taxa de desconto inalterada, a não ser em circunstâncias em que alteração dos pagamentos resulte de uma alteração na taxa de juros flutuante, caso em que é utilizada uma taxa de desconto revista.

Um contrato de locação é modificado e a modificação da locação não é contabilizada como uma locação separada, caso em que o passivo da locação é remensurado com base no prazo modificado da locação modificada, descontando os pagamentos da locação revistos usando uma taxa de desconto revista na data efetiva da modificação. A Empresa realizou modificações contratuais no ano de 2020 na sequência de renegociações com os *lessors* de aeronaves. Ver impactos das referidas alterações na Nota 1.1.4.

Os ativos por direito de uso compreendem a mensuração inicial do passivo correspondente, os pagamentos efetuados antes ou no dia do início da locação e quaisquer custos diretos iniciais, deduzidos dos incentivos recebidos. Os ativos por direito de uso são subsequentemente mensurados pelo custo, deduzido das depreciações e perdas por imparidade acumuladas.

Sempre que a Empresa incorre na obrigação de gastos para dismantelar e remover um ativo locado, restaurar o local em que o mesmo está localizado ou restaurar o ativo subjacente à condição exigida pelos termos e condições da locação, é reconhecida uma provisão, mensurada de acordo com o IAS 37. Na medida em que estas condições estejam relacionados com um ativo em regime de locação, os gastos subjacentes são incluídos no ativo por direito de uso.

Os ativos por direito de uso são depreciados pelo menor período entre o prazo da locação e a vida útil do ativo subjacente. Se uma locação transferir a propriedade do ativo subjacente ou a Empresa espera exercer uma opção de compra, o ativo por direito de uso relacionado é depreciado durante a vida útil do

ativo subjacente. A depreciação inicia-se na data de início da locação. Os ativos por direito de uso são apresentados na demonstração da posição financeira na rubrica de ativos fixos tangíveis.

A Empresa aplica a IAS 36 para determinar se um ativo por direito de uso se encontra em imparidade e contabiliza qualquer perda por imparidade identificada, conforme descrito na Nota 3.3.

As locações de valor variável que não dependem de um índice ou taxa não são incluídas na mensuração do passivo de locação e do ativo por direito de uso. Os respectivos pagamentos são reconhecidos como gasto no período a que respeitam e são registados na rubrica de fornecimentos e serviços externos.

3.18 Especialização dos exercícios

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 reconhecidas como ativos ou passivos, se qualificarem como tal.

3.19 Rédito

A SATA reconhece o rédito de acordo com o princípio nuclear introduzido pela IFRS 15, isto é, para refletir a transferência de bens e serviços contratados para os clientes, num montante correspondente à contraprestação que a entidade espera receber como contrapartida da entrega desses bens ou serviços, com base num modelo com 5 fases, nomeadamente: (i) identificação de um contrato com um cliente; (ii) identificação das obrigações de desempenho; (iii) determinação de um preço de transação; (iv) alocação do preço de transação a obrigações de desempenho e (v) reconhecimento do rédito quando ou à medida que a entidade satisfaz uma obrigação de desempenho.

Transporte aéreo

O valor da venda do transporte de passageiros e carga é, no momento da venda, registado como um passivo na rubrica de documentos pendentes de voo. Quando o transporte é efetuado ou o bilhete caduca, o valor da venda é transferido desta rubrica para rendimentos do exercício ou para uma conta a pagar consoante o transporte tenha sido: i) efetuado pela Empresa ou a bilhete caduca sem direito a reembolso, ii) efetuado por outra transportadora aérea ou iii) o bilhete caduca com direito a reembolso, respetivamente, por um montante geralmente diferente do registado no momento da venda.

São efetuadas análises periódicas do saldo da rubrica de documentos pendentes de voo, de forma a corrigir os saldos dos bilhetes vendidos a fim de verificar os que já foram voados ou os cupões que perderam a validade, não podendo, portanto, ser voados ou reembolsados.

As comissões, atribuídas a entidades terceiras pela SATA na venda de bilhetes, são diferidas e registadas como gastos do exercício, de acordo com a periodização entre exercícios das respetivas receitas de transporte.

Programa SATA Imagine

A SATA segue o procedimento de, em condições previamente definidas e com base nos voos efetuados, atribuir milhas aos clientes aderentes ao programa de fidelização, SATA Imagine, as quais, podem, posteriormente, ser por estes utilizados na realização de voos com condições preferenciais, nomeadamente, tarifas reduzidas.

No momento da venda de um bilhete, a SATA considera que tem uma obrigação de desempenho separada correspondente aos pontos do programa SATA Imagine atribuídos. Com base no histórico do número de milhas atribuídas e não utilizadas nem caducadas no final de cada exercício e na valorização unitária atribuída, a SATA procede ao reconhecimento do diferimento do rédito estimado com a correspondente atribuição das milhas. A valorização das milhas é determinada usando o “*stand-alone price*”, que se baseia no valor médio equivalente do bilhete considerando a redenção de milhas nos últimos 12 meses. O rédito é assim reconhecido quando as milhas são utilizadas ou expiram, geralmente três anos após a data de emissão.

O rédito é reconhecido, líquido de impostos indiretos, descontos e outros custos inerentes à sua concretização.

3.22 Demonstração dos fluxos de caixa

A demonstração dos fluxos de caixa é preparada de acordo com a IAS 7, através do método direto. A Empresa classifica na rúbrica de caixa e equivalentes de caixa os ativos com maturidade inferior a três meses, e para os quais o risco de alteração de valor é insignificante. Para efeitos da demonstração dos fluxos de caixa, a rúbrica de caixa e equivalentes de caixa compreende, também, os descobertos bancários incluídos na demonstração da posição financeira na rúbrica de empréstimos obtidos.

A demonstração dos fluxos de caixa encontra-se classificada em atividades operacionais, de investimento e de financiamento.

As **atividades operacionais** englobam os recebimentos de clientes e os pagamentos a fornecedores, ao pessoal e outros relacionados com a atividade operacional.

Os fluxos de caixa abrangidos nas **atividades de investimento** incluem, nomeadamente, as aquisições e alienações de investimentos em empresas subsidiárias e recebimentos e pagamentos decorrentes da compra e venda de ativos intangíveis e tangíveis.

As **atividades de financiamento** abrangem, designadamente, os pagamentos e recebimentos referentes a empréstimos obtidos, contratos de locação, juros e despesas relacionadas, compra e venda de ações próprias e pagamento de dividendos.

Os pagamentos de locações são apresentados na demonstração dos fluxos de caixa, como segue:

- a) Os pagamentos de locações que representam pagamentos em dinheiro da parcela principal dos passivos de locação são apresentados como fluxos de caixa resultantes de atividades de financiamento;
- b) Os pagamentos de locação que representam a parcela de juros também são apresentados como fluxos de caixa resultantes de atividades de financiamento; e

- c) Os pagamentos de locação que não foram incluídos na mensuração dos passivos de locação, incluindo pagamentos variáveis, locações de curto prazo e locações de ativos de baixo valor, são apresentados como fluxos de caixa operacionais.

3.23 Eventos subsequentes

Os eventos ocorridos, após a data da demonstração da posição financeira, que proporcionem informação adicional sobre condições que existiam naquela data, são considerados na preparação das demonstrações financeiras do exercício.

Os eventos ocorridos, após a data da demonstração da posição financeira, que proporcionem informação sobre condições que ocorram após aquela data, são divulgados, se materiais, nas notas às demonstrações financeiras.

4 Políticas de gestão do risco financeiro

As atividades da Empresa estão expostas a uma variedade de fatores de risco financeiro, incluindo os efeitos de alterações de preços de mercado, nomeadamente, risco de crédito, risco de liquidez e risco de fluxos de caixa associado à taxa de juro, risco do preço do combustível entre outros.

A gestão de risco da Empresa é controlada pelo departamento financeiro de acordo com políticas aprovadas pelo Conselho de Administração. Nesse sentido, o Conselho de Administração tem definido por escrito os principais princípios de gestão de risco globais, bem como políticas específicas para algumas áreas, como sejam a cobertura de risco de taxa de câmbio, risco de taxa de juro e risco de crédito.

Durante o exercício de 2020, a pandemia COVID-19 teve efeitos significativos na posição económica e financeira da Empresa, tendo ainda sido afetados de forma relevante os riscos financeiros a que a Empresa se encontra sujeita no desenvolvimento da sua atividade, bem como a gestão dos mesmos.

i. Risco de taxa de câmbio

A atividade operacional da SATA é desenvolvida, maioritariamente, na Região Autónoma dos Açores e Portugal Continental, Canadá e Estados Unidos da América sendo que se encontra exposta ao risco da flutuação das taxas de câmbio, principalmente a exposição ao dólar. Adicionalmente, no setor em que a SATA opera, uma parte significativa encontra-se indexada ao dólar, de forma direta ou indireta, como sejam os custos com *jetfuel*, locações e/ou manutenções de aeronaves.

A instabilidade económica resultante da situação da pandemia COVID-19, teve impacto na volatilidade nos mercados cambiais. Esta situação poderá ter impactos relevantes na mensuração dos ativos e passivos da SATA e afetar significativamente os recebimentos e pagamentos em moeda estrangeira.

Em 2020 foram registados ganhos cambiais líquidos de 7,5 milhões de Euros, incluindo efeitos relativos ao impacto nos passivos por obrigações contratuais.

A gestão do risco cambial concretiza-se através da monitorização do grau de exposição da Empresa ao risco de flutuação das taxas de câmbio, por referência aos seus ativos e passivos, e tem como referência

métricas definidas internamente. Estas métricas são influenciadas pela evolução das atividades e negócios da SATA.

As estratégias de gestão do risco cambial da SATA podem envolver a contratação de instrumentos financeiros derivados, no entanto, e tendo em consideração a situação financeira da SATA à data, a SATA não sentiu necessidade de recorrer a este tipo de instrumentos financeiros.

A exposição da Empresa ao risco de taxa de câmbio, a 31 de dezembro de 2020 e 2019, com base nos valores da posição financeira, dos ativos e passivos financeiros da Empresa, em divisas, convertidos para Euros aos câmbios em vigor à data de relato, apresenta-se como segue:

	2020			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS				
Caixa e equivalentes de caixa	267.219	586.545	209.568	1.063.332
Clientes	6.621.065	1.083.646	15.122	7.719.833
Outras contas a receber	11.475.823	201.526	-	11.677.349
	18.364.107	1.871.717	224.690	20.460.514
PASSIVOS				
Passivos com obrigações contratuais	88.198.878	-	-	88.198.878
Fornecedores	11.516.805	187.591	76.554	11.780.950
Outras contas a pagar	2.162.582	123.812	-	2.286.394
Provisões	23.824.280	6.750.000	-	30.574.280
	125.702.546	7.061.403	76.554	132.840.502

	2019			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS				
Caixa e equivalentes de caixa	570.735	427.311	60.980	1.059.026
Clientes	1.533.676	506.951	103.365	2.143.992
Outras contas a receber	14.571.819	291.766	308	14.863.894
	16.676.230	1.226.029	164.653	18.066.912
PASSIVOS				
Passivos com obrigações contratuais	57.268.535	-	-	57.268.535
Fornecedores	12.306.243	607.341	66.188	12.979.772
Outras contas a pagar	1.047.174	131.161	11.745	1.190.080
Provisões	29.846.788	6.750.000	-	36.596.788
	100.468.740	7.488.502	77.933	108.035.175

Em 31 de dezembro de 2020, uma desvalorização/valorização de 10% de todas as taxas de câmbio com referência ao Euro, resultaria num impacto nos resultados do exercício de cerca de 11.238 milhares de Euros (2019: 7.352 milhares de Euros).

ii. Risco de crédito

O risco de crédito da Empresa resulta essencialmente do risco de crédito dos clientes e das restantes dívidas de terceiros, bem como das entidades financeiras onde a Empresa efetua os seus depósitos.

A SATA aplica a abordagem simplificada prevista na IFRS 9 para mensurar as perdas de crédito esperadas. Esta abordagem utiliza uma expectativa de perdas esperadas para todas as contas a receber. Para medir as perdas de crédito esperadas, as contas a receber foram agrupadas com base nas características de risco de crédito comuns e com base no vencimento. As taxas de perdas esperadas baseiam-se nos perfis de pagamento das vendas e serviços prestados ao longo de um período de 36 meses antes de 31 de dezembro de 2020 ou 2019, respetivamente, e das perdas de crédito históricas correspondentes, verificadas durante este período. Decorrente da análise realizada, e atendendo ao facto de que parte substancial das receitas da Empresa ser recebida antecipadamente, a taxa de perda de crédito esperada é muito reduzida e, conseqüentemente, os impactos decorrentes imateriais.

Do valor total de contas a receber de clientes, os saldos das companhias de aviação e de agências de viagens, são regularizados, principalmente, através dos sistemas IATA *Billing and Settlement Plan* ("BSP") e IATA *Clearing House* ("ICH"), o que minimiza, substancialmente, o risco de crédito da SATA, pois trata-se de um sistema de cobrança integrado, com calendário próprio e controlado pela IATA que reporta a todos os inscritos e penaliza os incumprimentos.

No que respeita aos saldos a receber de entidades relacionadas, a imparidade de crédito é avaliada atendendo aos seguintes critérios: i) se o saldo a receber é imediatamente exigível ("*on demand*"); ii) se o saldo a receber tem baixo risco; ou iii) se tem um prazo inferior a 12 meses. Nos casos em que o valor a receber é imediatamente exigível e a entidade relacionada tem capacidade de pagar, a probabilidade de incumprimento é próxima de 0%, sendo a imparidade considerada igual a zero. Nos casos em que o saldo a receber não seja imediatamente exigível é avaliado qual o risco de crédito da entidade relacionada e, se este for "baixo" ou se o prazo for inferior a 12 meses, então a Empresa apenas avalia a probabilidade de ocorrer um incumprimento para os fluxos de caixa que se vencem nos próximos 12 meses.

Para todas as outras situações e naturezas de saldos a receber, a SATA aplica a abordagem geral do modelo de imparidade.

iii. Risco de liquidez

As necessidades de tesouraria são geridas de forma centralizada pelo departamento financeiro do Grupo SATA, que gere os excessos e défices de liquidez de cada uma das empresas. As necessidades de tesouraria são cobertas pela manutenção de linhas de crédito negociadas com entidades bancárias e por empréstimos de Empresas do Grupo, nomeadamente, da SATA Air Açores.

Em resultado do contexto de pandemia, e face às dificuldades de liquidez de todas as empresas provocadas pela disrupção da situação pandémica, o Governo da República aprovou várias medidas de auxílio à liquidez das empresas, entre elas a possibilidade de adesão a moratórias bancárias de capital, juros e encargos, como fosse opção da Empresa, de forma a minimizar o *cash-flow out* das empresas enquanto durasse o contexto de paralisação da atividade. A SATA aderiu ao regime das moratórias para todos os financiamentos a médio longo prazo, cobrindo assim cerca de 54% da dívida à data da entrada em vigor do regime.

O risco de liquidez pode ocorrer se as fontes de financiamento, como por exemplo os fluxos de caixa operacionais, de linhas de crédito e os fluxos de caixa obtidos de operações de financiamento, não satisfizerem as necessidades de financiamento, como sejam as saídas de caixa para atividades

operacionais e de financiamento, os investimentos, a remuneração dos acionistas e o reembolso da dívida.

A tabela seguinte analisa os passivos a pagar pela Empresa, por grupos de maturidade relevantes, tendo por base o período remanescente até à maturidade, à data do relato financeiro. Os montantes que constam da tabela são *cash-flows* contratuais não descontados:

	Menos de 1 ano	Entre 2 a 5 anos	Mais de 5 anos
31 de dezembro de 2020			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	5.951.568	3.688.597	-
Passivos com obrigações contratuais	22.010.569	81.823.408	28.053.156
Fornecedores	27.036.008	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	226.536.839	-	-
	281.534.983	85.512.004	28.053.156
31 de dezembro de 2019			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	5.953.897	3.658.210	-
Passivos com obrigações contratuais	20.884.796	40.402.227	7.022.954
Fornecedores	26.134.607	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	142.529.717	-	-
	195.503.017	44.060.437	7.022.954

iv. Risco de taxa de juro

O risco associado à flutuação da taxa de juro tem impacto no serviço da dívida contratada. Os riscos da taxa de juro estão essencialmente relacionados com os juros suportados com a contratação de diversos empréstimos com taxas de juro variáveis.

Análise de sensibilidade dos custos financeiros a variações na taxa de juro:

Foi efetuada uma análise de sensibilidade com base na dívida total da Empresa subtraída das aplicações de fundos e das disponibilidades, com referência a 31 de dezembro de 2020 e 2019.

Tendo por referência a dívida líquida em 31 de dezembro de 2020, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos gastos financeiros líquidos anuais de aproximadamente 623 milhares de Euros (2019: 581 milhares de Euros).

V. Risco de preço de combustível

Um dos principais custos suportados pela Empresa é o combustível, estando o mesmo sujeito à exposição de flutuações do seu preço.

Devido à pandemia COVID-19, o preço do Brent sofreu uma forte volatilidade em 2020, com um mínimo de 19 USD por barril e máximo de 69 USD por barril.

VI. Risco de mercado

A atividade económica global, em 2020 ficou profundamente marcada pela pandemia COVID-19, e em particular o mercado da aviação civil, devido essencialmente à redução exponencial da procura, quer por motivos económicos, quer por motivos de saúde pública.

Atendendo à imposição de limitações impostas pelos mercados onde a SATA normalmente opera, e em conjugação com a forte crise económica que o mercado da aviação atravessa, aliada à espetável redução dos preços da prestação dos serviços, os resultados futuros da Empresa poderão ser significativamente afetados.

VII. Gestão do risco de capital

O objetivo da Empresa em relação à gestão de capital, que é um conceito mais amplo do que o capital relevado na face da demonstração da posição financeira, é manter uma estrutura de capital equilibrada.

A contratação de dívida é analisada periodicamente através da ponderação de fatores como o custo do financiamento e as necessidades de tesouraria.

Em resultado da pandemia COVID-19, a gestão de capital praticada pela Empresa foi significativamente afetada.

Em agosto de 2020 a Comissão Europeia aprovou, ao abrigo das regras do TFUE em matéria de auxílios estatais, 133 milhões de Euros de apoio à liquidez da SATA Air Açores (Empresa detentora da totalidade do capital social da SATA), por forma a que seja possível cumprir as obrigações de serviço público, prestar serviços essenciais e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores. Este auxílio recebido pela SATA Air Açores foi concedido por um período de seis meses, findo o qual, o auxílio deve ser reembolsado ou deve ser notificado à Comissão um Plano de Reestruturação para que o auxílio possa ser aprovado. Neste sentido, a 17 de fevereiro a SATA Air Açores entregou à Comissão Europeia o Plano de Reestruturação.

5. Principais estimativas e julgamentos apresentados

A pandemia COVID-19 escalou o nível de incerteza a nível global. Não se sabe ao certo quando se dará o regresso à normalidade pré-pandemia nem a que ritmo decorrerá a recuperação económica e social, tanto em Portugal como no mundo. Tudo estará dependente do sucesso do processo de vacinação e da consequente imunidade de grupo, condição essencial para o fim das restrições à atividade económica. Paire uma grande incerteza relativamente ao futuro da economia mundial depois desta brutal crise sanitária.

As estimativas e julgamentos com impacto nas demonstrações financeiras da Empresa são continuamente avaliadas, representando a cada data de relato a melhor informação à data ao dispor do Conselho de Administração, considerando a incerteza e incapacidade de previsão derivada da situação pandémica, e acontecimentos históricos de atividade.

A natureza intrínseca das estimativas pode levar a que o reflexo real das situações que haviam sido alvo de estimativa possam, para efeitos de relato financeiro, vir a diferir dos montantes estimados. As estimativas e os julgamentos que apresentam um risco significativo de originar um ajustamento material no valor contabilístico de ativos e passivos no decurso do exercício seguinte são as que seguem:

5.1 Provisões (Nota 15)

A Empresa analisa de forma periódica eventuais obrigações que resultem de eventos passados e que devam ser objeto de reconhecimento ou divulgação. As provisões são reconhecidas pela SATA quando existe uma obrigação presente resultante de eventos passados, sendo provável que na liquidação dessa obrigação seja necessário um dispêndio de recursos internos e o montante da referida obrigação possa ser estimado com razoabilidade. Quando alguma destas condições não é preenchida, a SATA procede à divulgação dos eventos como passivo contingente, a menos que a probabilidade de uma saída de recursos seja remota.

A subjetividade inerente à determinação da probabilidade e montante de recursos internos necessários para o pagamento das obrigações poderá conduzir a ajustamentos significativos: (a) por variação dos pressupostos utilizados; (b) pelo futuro reconhecimento de provisões anteriormente divulgadas como passivos contingentes; e/ou (c) pela anulação futura de provisões, quando passem a classificar apenas como passivos contingentes.

5.2 Provisão de *redelivery* (Nota 15)

A SATA incorre em responsabilidades por custos de manutenção em relação a aeronaves operadas em regime de locação. Estas derivam de obrigações contratuais legais e construtivas relativas à condição da aeronave quando esta é devolvida ao locador. Para cumprir estas obrigações, a SATA terá normalmente de realizar intervenções de manutenção estruturais, registando esta responsabilidade com base na utilização efetiva da aeronave. Na mensuração desta responsabilidade são considerados vários pressupostos, sendo os mais relevantes: i) a utilização (horas de voo, ciclos etc.) e condição da aeronave, ii) os custos esperados das intervenções estruturais de manutenção, no momento em que se espera que ocorram e iii) a taxa de desconto utilizada.

Os principais pressupostos são revistos periodicamente, tendo em consideração a informação disponível, podendo existir circunstâncias que alterem de forma significativa a referida estimativa, como por exemplo a renegociação das condições de *redelivery* da aeronave, alteração significativa da utilização da aeronave e suas condições de navegabilidade, renegociação de contratos de locação, assim como alterações no custo das referidas manutenções estruturais. A estimativa do custo futuro da manutenção estrutural das aeronaves requer julgamento por parte do Conselho de Administração.

Alterações nos pressupostos utilizados pela Empresa, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras.

5.3 Provisão para Reestruturação (Nota 15)

A Empresa reconhece uma provisão para custos com reestruturação quando os critérios gerais de reconhecimento de provisões estejam cumpridos, nomeadamente quando existe um plano formal detalhado para a reestruturação e tenha sido criada a expectativa válida nos afetados de que levará a efeito a reestruturação ao começar a implementar esse plano ou ao anunciar as suas principais

características aos afetados por ele. Os gastos subjacentes são reconhecidos na demonstração de resultados na rubrica "Gastos de reestruturação".

Em 2020 foi reconhecida uma Provisão para Reestruturação que correspondente ao valor de responsabilidades que a Empresa espera incorrer com o programa de saídas negociadas de colaboradores, a ser lançado em 2021, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA, assumindo a 31 de dezembro de 2020 um valor de cerca de 2,7 milhões de Euros.

5.4 Ativos tangíveis (Nota 6)

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

Estes dois parâmetros 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 sector ao nível internacional.

5.5 Imparidades (Notas 6, 8, 10 e 11)

A determinação de uma eventual perda por imparidade pode ser despoletada pela ocorrência de diversos eventos, muitos dos quais fora da esfera de influência da Empresa, tais como: a disponibilidade futura de financiamento, o custo de capital, bem como por quaisquer outras alterações, quer internas quer exógenas, à Empresa. As perdas por imparidade podem ser parciais ou totais, sendo que neste último caso o valor do ativo é reduzido a zero.

A identificação dos indicadores de imparidade, a estimativa de fluxos de caixa futuros e a determinação do justo valor de ativos implicam um elevado grau de julgamento, por parte do Conselho de Administração, no que respeita à identificação e avaliação dos diferentes indicadores de imparidade, fluxos de caixa esperados, taxas de desconto aplicáveis, vidas úteis e valores residuais.

5.6 Documentos pendentes de voo (Nota 21)

Esta rubrica inclui o montante de bilhetes vendidos a clientes cujo voo ainda não ocorreu.

A SATA procede a uma análise periódica do saldo da rubrica de documentos pendentes de voo por forma a corrigir os valores de bilhetes vendidos cujos cupões já não são válidos. A estimativa dos montantes desses cupões, que não poderão ser trocados ou reembolsados, é efetuada com base em pressupostos definidos pelo Conselho de Administração, de acordo com a melhor informação disponível à data, sendo que qualquer alteração a estes pressupostos podem implicar impacto significativo nas demonstrações financeiras.

5.7 Programa de fidelização (Nota 18)

A SATA reconhece uma obrigação contratual, no âmbito do programa de fidelização de clientes "SATA Imagine", com base no valor unitário da milha, atendendo ao "*stand-alone price*". Alterações nos

pressupostos utilizados pela SATA, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras.

5.8 Impostos diferidos (Nota 7)

De acordo com a IAS 12, a Empresa reconhece os ativos e passivos por impostos diferidos com base na diferença existente entre o valor contabilístico e as bases fiscais dos ativos e passivos. A Empresa analisa periodicamente a recuperabilidade dos ativos por impostos diferidos e reconhece uma perda por imparidade sempre que seja provável que esses ativos não sejam realizáveis, com base em informação histórica sobre o lucro tributável, na projeção do lucro tributável futuro e no tempo estimado de reversão das diferenças temporárias.

5.9 Locações (Nota 6 e 16)

No contexto da adoção da IFRS 16, a Empresa reconhece ativos por direito de uso e passivos de locação sempre que um contrato de locação lhe atribua o direito a controlar o uso de um ativo identificável por um determinado período de tempo em troca de um determinado montante.

Para avaliar se existe controlo sobre o uso de um ativo identificável, a Empresa considera se: (i) o contrato envolve o uso de um ativo identificável; (ii) tem o direito de obter substancialmente todos os benefícios económicos do uso do ativo durante o prazo da locação; e (iii) tem o direito a controlar o uso do ativo. A Empresa usa estimativas e aplica o seu julgamento na análise dos contratos de locação, em particular no que respeita às opções de cancelamento e renovação previstas nos contratos e na determinação da taxa incremental de financiamento a aplicar.

6. Ativos fixos tangíveis

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2020 os movimentos registados em rúbricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros ativos tangíveis	Total
1 de janeiro de 2020							
Custo de aquisição	1.165.651	95.034.686	164.929	191.361	1.030.993	784.669	98.372.289
Imparidade acumulada	-	(27.441.898)	-	-	-	-	(27.441.898)
Depreciações acumuladas	(592.223)	(13.221.251)	(144.087)	(123.478)	(991.786)	(768.767)	(15.841.592)
Valor líquido	573.428	54.371.537	20.842	67.883	39.207	15.902	55.088.799
Movimento de 2020							
Adições	-	65.518.161	-	-	4.355	-	65.522.515
Transferências e abates	-	(6.891.399)	-	-	(3.848)	(15.902)	(6.911.149)
Imparidade - transf. e abates	-	5.072.250	-	-	-	-	5.072.250
Depreciação - exercício	(274.435)	(14.344.671)	(7.074)	(24.772)	(12.909)	-	(14.663.862)
Depreciação - transf. e abates	-	-	-	-	3.848	-	3.848
	(274.435)	49.354.341	(7.074)	(24.772)	(8.555)	(15.902)	49.023.603
31 de dezembro de 2020							
Custo de aquisição	1.165.651	153.661.448	164.929	191.361	1.031.499	768.767	156.983.655
Imparidade acumulada	-	(22.369.648)	-	-	-	-	(22.369.648)
Depreciações acumuladas	(866.658)	(27.565.922)	(151.161)	(148.250)	(1.000.847)	(768.767)	(30.501.605)
Valor líquido	298.993	103.725.878	13.768	43.111	30.652	-	104.112.402

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2019 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros ativos tangíveis	Total
1 de janeiro de 2019							
Custo de aquisição	437.523	5.089.736	207.179	191.361	991.801	784.669	7.702.269
Depreciações acumuladas	(297.761)	(4.295.506)	(168.496)	(98.706)	(986.006)	(768.767)	(6.615.242)
Valor líquido	139.762	794.230	38.683	92.655	5.795	15.902	1.087.027
Movimento de 2019							
Adoção IFRS 16 (Nota 2.3) - Direito de uso	728.128	51.081.962	-	-	-	-	51.810.090
Adições - Direito de uso	-	40.006.774	-	-	-	-	40.006.774
Adições	-	48.997	-	-	43.228	-	92.225
Transferências e abates	-	(1.192.783)	(42.250)	-	(4.036)	-	(1.239.069)
Adoção IFRS 16 (Nota 2.3) - Imparidade	-	(19.184.353)	-	-	-	-	(19.184.353)
Imparidade - exercício	-	(8.257.545)	-	-	-	-	(8.257.545)
Depreciação - exercício	(294.462)	(9.118.528)	(10.065)	(24.772)	(9.816)	-	(9.457.643)
Depreciação - transf. e abates	-	192.783	34.474	-	4.036	-	231.293
	(294.462)	2.495.345	(17.841)	(24.772)	33.412	-	2.191.682
31 de dezembro de 2019							
Custo de aquisição	1.165.651	95.034.686	164.929	191.361	1.030.993	784.669	98.372.289
Imparidade acumulada	-	(27.441.898)	-	-	-	-	(27.441.898)
Depreciações acumuladas	(592.223)	(13.221.251)	(144.087)	(123.478)	(991.786)	(768.767)	(15.841.592)
Valor líquido	573.428	54.371.537	20.842	67.883	39.207	15.902	55.088.799

As adições de ativos por direito de uso de equipamento básico no montante de 63.694 milhares Euros respeitam, maioritariamente, a: (i) aquisição de uma aeronave A321 NEO LR, em regime de locação, no montante de cerca de 25.978 milhares de Euros; (ii) extensão do prazo de locação das três aeronaves A321 NEO, no montante de cerca de 21.910 milhares de Euros, e de uma aeronave A320 no montante de 1.364 milhares de Euros (iii) capitalização de despesas de manutenção estrutural de aeronaves em regime de locação, no montante de cerca de 526 milhares Euros; (iv) registo do *redelivery* no montante de 15.734 milhares de Euros.

Durante o exercício de 2020, o reconhecimento do direito de uso dos ativos em regime de locação e respetivo *redelivery* originou um incremento nos custos com depreciações no montante de 5.206 milhares de Euros face ao ano anterior.

As transferências e abates no valor de 5.072 milhares Euros respeitam à regularização do ativo relacionado com o A330 (CS-TRY) na sequência do término de ligação contratual ocorrida no exercício (Ver Nota 15), que se encontrava já totalmente em imparidade. Adicionalmente, encontra-se reconhecido igualmente a redução do *redelivery* no montante de 1.819 milhares de Euros decorrente de revisão de estimativa de custos com trabalhos de *phase-out* no seguimento das renegociações com prorrogação de prazos contratuais.

As depreciações dos ativos fixos tangíveis estão reconhecidas na rúbrica de gastos/reversões de depreciação e amortização da demonstração de resultados pela sua totalidade.

7. Ativos e passivos por impostos diferidos

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, os saldos reconhecidos relativamente a impostos diferidos são apresentados na demonstração da posição financeira pelo seu valor bruto.

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a taxa de imposto utilizada, para o apuramento dos impostos diferidos ativos relativos a prejuízos fiscais reportáveis, foi de 16,8%. No caso das restantes diferenças temporárias, a taxa utilizada foi de 18,3%.

Ativos por impostos diferidos

Em 2020 e 2019 não existiram movimentos nas rúbricas de ativos por impostos diferidos sendo apresentado abaixo os valores para o exercício deste ano:

	Provisões	Prejuízos fiscais	Outros	Total
A 1 de janeiro de 2020	15.924	10.460.508	42.993	10.519.425
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados (Nota 31)	-	-	-	-
Movimento do exercício	-	-	-	-
A 31 de dezembro de 2020	15.924	10.460.508	42.993	10.519.425

Prejuízos fiscais reportáveis

Nos termos da legislação em vigor em Portugal, os prejuízos fiscais gerados entre 2014 e 2016 e a partir de 2017 são reportáveis durante um período de doze e cinco anos, respetivamente, após a sua ocorrência e suscetíveis de dedução a lucros fiscais gerados durante esse período, até ao limite de 70% do lucro tributável.

Em 31 de dezembro de 2020 os prejuízos fiscais, tendo em atenção a data limite de utilização, detalham-se conforme segue:

Exercício do prejuízo fiscal	Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2020	Ano limite para dedução*
2014	50.980.871	2028
2015	21.279.705	2029
2016	10.447.283	2030
2017	34.990.400	2024
2018	51.450.764	2025
2019	41.424.112	2026
2020 (estimativa)	64.319.907	2032
	329.733.913	

* De acordo com programa de estabilização económica e social

Tendo em consideração o período de reporte dos prejuízos fiscais gerados nos anos de 2014 a 2016, de catorze anos (de acordo com o programa de estabilização económica e social), a SATA considerou que os referidos prejuízos fiscais são parcialmente recuperáveis através da sua utilização na redução do resultado tributável futuro, e como tal, registou o imposto diferido ativo correspondente.

8. Outras contas a receber

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019, a decomposição da rubrica de outras contas a receber, é como se segue:

	2020			2019		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Outros devedores						
Reservas de manutenção recuperáveis	606.274	9.991.854	10.598.128	413.392	6.573.553	6.986.945
Depósitos de garantia - locação operacional	-	4.841.550	4.841.550	-	4.261.073	4.261.073
Depósitos de segurança	1.748.187	-	1.748.187	1.057.716	-	1.057.716
ATA - Associação Turismo dos Açores	1.136.580	-	1.136.580	1.136.580	-	1.136.580
IVA Intracomunitário	518.499	-	518.499	100.970	-	100.970
Pessoal	322.268	-	322.268	617.618	-	617.618
Outros	575.875	-	575.875	435.804	-	435.804
Adiantamentos a fornecedores	662.695	-	662.695	716.512	-	716.512
Empresas do Grupo (Nota 34)	988.625	-	988.625	732.255	-	732.255
Acréscimo de proveitos	905.241	-	905.241	5.271.135	-	5.271.135
Imparidade de outros devedores	(1.136.580)	(7.408.151)	(8.544.731)	(1.136.580)	(4.128.160)	(5.264.740)
Outras contas a receber	6.327.664	7.425.254	13.752.918	9.345.402	6.706.466	16.051.868

O saldo a receber da ATA – Associação do Turismo dos Açores, no montante de 1.136.580 Euros, respeita ao valor pendente de receber de incentivos obtidos daquela instituição para algumas rotas realizadas pela SATA na Europa, em anos anteriores, nomeadamente para Suécia, Dinamarca e Inglaterra, para o qual foi reconhecida uma perda por imparidade total.

O saldo a receber de depósitos de garantia em 31 de dezembro de 2020, no montante de 4.841.550 Euros (2019: 4.261.073 Euros) compreendem os depósitos de caução entregues pela SATA como garantia dos contratos de locação de aeronaves.

Os acréscimos de proveitos resultam, maioritariamente, da recuperação a locadoras de gastos incorridos com a manutenção de aeronaves no montante de 675 milhares de Euros (2019: 4.750 milhares de Euros).

O saldo a receber de depósitos de segurança respeitam, essencialmente, a montantes caucionados entregues pela empresa como garantia dos contratos para aluguer de motores a curto prazo.

Tendo em conta a perspetiva futura da atividade operacional da SATA, foi registada em 2020, uma perda por imparidade sobre as reservas de manutenção, no valor de 3,3 milhões de Euros

Imparidade de outros devedores

O movimento ocorrido na rúbrica de perdas por imparidade de outros devedores, nos exercícios de 2020 e 2019, é como segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
A 1 de janeiro	5.264.740	2.134.060
Aumentos / reduções	3.279.991	4.127.823
Utilizações	-	(997.143)
A 31 de dezembro	<u>8.544.731</u>	<u>5.264.740</u>

Os aumentos/reduções de imparidade de outros devedores estão reconhecidos na rúbrica de imparidade de contas a receber (perdas/reversões) da demonstração de resultados pela sua totalidade.

O aumento de perdas por imparidade registado no exercício diz respeito à expectativa de reservas de manutenção não recuperáveis, tendo em conta a estimativa de manutenção estrutural futura.

Para os períodos apresentados não existem diferenças, para os saldos correntes, entre os valores contabilísticos e o seu justo valor.

9. Outros ativos correntes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019, a decomposição da rúbrica de outros ativos correntes, é como se segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Gastos diferidos		
Comissões	1 174 642	1 140 951
Depósitos de garantia - locação operacional	1 229 409	1 002 603
Rendas	226 605	984 580
Outros	220 087	172 374
Estado e Outros Entes Públicos		
Imposto sobre o valor acrescentado	140 433	226 093
Outros ativos correntes	<u>2 991 176</u>	<u>3 526 601</u>

Os gastos diferidos com depósitos de garantia referem-se ao efeito financeiro dessas contas a receber, a ser reconhecido no prazo dos contratos de locação relacionados.

As comissões referem-se a montantes pagos aos agentes pelas passagens vendidas, mas ainda não voadas, até 31 de dezembro de 2020.

Os gastos diferidos com rendas referem-se a alugueres de motores, em substituição temporária dos reatores com necessidade de intervenção estrutural de manutenção, que não cumprem os requisitos definidos na IFRS 16.

10. Inventários

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Mercadorias	133 658	148 764
Matérias primas	419 853	365 870
Imparidade de inventários	<u>(207 786)</u>	<u>(207 786)</u>
Total inventários	<u>345 725</u>	<u>306 848</u>

As matérias-primas referem-se a material técnico para utilização na manutenção e reparação das aeronaves da Empresa, fardamento e outros consumíveis.

O custo dos inventários reconhecidos, em 2020, como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 338.107 Euros (em 2019: 967.077 Euros).

Imparidade de inventários

Os aumentos/reduções de imparidade de inventários estão reconhecidos na rubrica de imparidade de inventários (perdas/reversões) da demonstração de resultados pela sua totalidade. Nos exercícios findos a 31 de dezembro de 2020 e 2019 não existem aumentos/reduções a registar.

11. Clientes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019, a decomposição da rúbrica de clientes, é como se segue:

	2020		2019	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Cientes/ corrente	10.632.774	4.881.970	7.653.139	1.243.833
Imparidade clientes	(1.320.938)	-	(2.033.349)	-
Total Clientes	9.311.836	4.881.970	5.619.790	1.243.833

O valor a recuperar de clientes não corrente no montante de 4.881.970 Euros (2019: 1.243.833 Euros) resulta de valores de caução da Credit Mutuel e American Express, atuais *acquirers* da SATA. O aumento significativo dos valores de caução deve-se essencialmente ao impacto económico, provocado pela pandemia COVID-19, na atividade da aviação e necessidade, por parte dos intermediários financeiros, de garantir a cobertura do risco. A expectativa de recuperação estima-se na generalidade superior a um ano, já que a recuperabilidade se encontra diretamente dependente da retoma total da atividade da SATA.

Imparidade de clientes

O movimento ocorrido na rúbrica de perdas por imparidade de clientes, nos exercícios de 2020 e 2019, é como segue:

	2020	2019
A 1 de janeiro	2.033.349	2.061.441
Aumentos / reduções	381.350	(28.092)
Utilizações	(1.093.761)	-
A 31 de dezembro	1.320.938	2.033.349

Os aumentos/reduções de imparidade de clientes estão reconhecidos na rúbrica de imparidade de contas a receber (perdas/reversões) da demonstração de resultados pela sua totalidade.

A utilização de perdas por imparidade registadas em exercícios anteriores resulta do desreconhecimento de dívidas de clientes cujos processos de insolvência terminaram, sem a recuperação do montante em dívida.

Para os períodos apresentados não existem diferenças, para os saldos correntes, entre os valores contabilísticos e o seu justo valor.

O montante de 1.094 milhares de Euros, registado nas utilizações refere-se, essencialmente, a uma verba 1.044 milhares de Euros, referente a manutenções estruturais numa aeronave A310 ocorrida nos anos de 2012 e 2016 (693.896 Euros e 349.721 Euros respetivamente).

12. Caixa e equivalentes de caixa

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Caixa	59 729	300 744
Depósitos bancários	3 223 232	1 687 405
Caixa e equivalentes de caixa	<u>3 282 961</u>	<u>1 988 149</u>

O detalhe do montante considerado como saldo final na rubrica de caixa e equivalentes de caixa para efeitos da elaboração da demonstração dos fluxos de caixa para o exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019 não difere do apresentado acima.

13. Capital

Em 31 de dezembro de 2020, o capital social da Empresa, encontrava-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 1.000.000 ações com o valor nominal de 5 Euros cada, totalmente detido pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.

14. Reservas e prestações suplementares

A legislação comercial estabelece que, pelo menos, 5% do resultado líquido anual tem de ser destinado ao reforço da reserva legal até que esta represente pelo menos 20% do capital social.

Esta reserva não é distribuível, a não ser em caso de liquidação da Empresa, mas pode ser incorporada no capital ou utilizada para absorver prejuízos, depois de esgotadas as outras reservas.

A 31 de dezembro de 2020 e 2019 a reserva legal não se encontra totalmente constituída de acordo com a legislação comercial em vigor.

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 as prestações suplementares ascendiam a 85.673.389 Euros. O detalhe das prestações suplementares encontra-se divulgado nos relatórios e contas dos anos anteriores.

15. Provisões

No decurso dos exercícios de 2020 e 2019 realizaram-se os seguintes movimentos nas rubricas de provisões:

	Processos judiciais	Outros risco e encargos	Custos de redelivery	Contrato oneroso	Custos reestruturação	Total
A 1 de janeiro de 2020	7.360.607	688.508	9.451.348	20.395.440	-	37.895.903
Dotação	1.833.281	4.463.918	15.733.798	-	2.678.571	24.709.568
Redução	-	-	(1.819.149)	(17.080.011)	-	(18.899.160)
Reversão	(610.607)	-	(1.330.715)	(2.699.142)	-	(4.640.464)
Diferenças cambiais	-	-	(974.093)	(616.287)	-	(1.590.380)
Desconto financeiro	-	-	484.461	-	-	484.461
A 31 de dezembro de 2020	8.583.281	5.152.426	21.545.650	-	2.678.571	37.959.928

	Processos judiciais	Outros riscos e encargos	Custos de redelivery	Contrato oneroso	Total
A 1 de janeiro de 2019	493.254	-	-	13.000.000	13.493.254
Adoção IFRS 16 (Nota 2.3)	-	-	8.534.899	-	8.534.899
Dotação	6.867.353	688.508	214.248	7.395.440	15.165.549
Diferenças cambiais	-	-	210.125	-	210.125
Desconto financeiro	-	-	492.076	-	492.076
A 31 de dezembro de 2019	7.360.607	688.508	9.451.348	20.395.440	37.895.903

Processos judiciais

As provisões para processos judiciais em curso são reconhecidas em conformidade com a avaliação de risco da SATA e dos seus assessores legais, baseada nas taxas históricas de sucesso por tipo de ação legal e na probabilidade de resultados desfavoráveis para a Empresa. Em 2019, foi registada uma provisão de 6.750 milhares de Euros relativa a um processo conjunto de irregularidades de passageiros a decorrer no Canadá (Canadian Class Action), para o qual, a esta data, não se verificaram quaisquer desenvolvimentos.

Em 2020, foi registada uma provisão, no âmbito do processo de pedido de isenção de retenção de imposto sobre as rendas pagas, na sequência do contrato de transferência de aluguer da aeronave A330, com a HiFly, no valor de 1,6 milhões de Euros.

Outros riscos e encargos

Decorrente do recebimento de inúmeros processos relativos a reclamações de passageiros dos últimos 3 a 5 anos, em 2020, a SATA registou uma provisão de 1.223 milhares de Euros relativa a valores a pagar a passageiros por atrasos e cancelamentos de voos ocorridos. Alguns destes processos, dada a sua antiguidade, já se encontram em tribunal.

Em 2020, a SATA procurou resolver de forma célere todos os processos de passageiros, estando atualmente entre as companhias com melhor taxa de resolução de processos em ano de COVID-19.

Adicionalmente, em resultado de uma auditoria ao reporte e pagamento de taxas aeroportuárias, cobradas nos bilhetes vendidos pela SATA, em percursos para os EUA, e pagas à entidade americana, US Customs and Border Protection, a Empresa registou uma provisão no montante de 3,2 milhões de Euros.

Este valor respeita ao período de janeiro de 2016 a março de 2020 e inclui ainda um cálculo efetuado para o universo das taxas cobradas nos mesmo bilhetes que, apesar de estarem fora do âmbito da referida auditoria, se encontram nas mesmas circunstâncias.

Contrato oneroso

Em 2018, decorrente da análise realizada ao contrato de locação do avião Airbus A330, que já não se encontrava em operação em 31 de dezembro de 2018, a SATA procedeu ao reconhecimento de uma provisão pela estimativa de custos a incorrer para satisfazer as obrigações deste contrato oneroso, no montante de 13.000 milhares de Euros. Já em 2019, decorrente das negociações em curso com o locador para efeitos de término do referido contrato, foi registado um aumento desta provisão pelo montante de 7.395 milhares de Euros, as quais resultaram no *Termination Lease Agreement* celebrado no dia 10 de março de 2020.

A SATA cumpriu integral e atempadamente as primeiras 5 prestações, no montante global de 5.550.000 USD, no entanto, por razões de força maior relacionadas com o agravar dos efeitos da pandemia causada pelo COVID-19 a SATA não pagou a prestação que se venceu a 15.09.2020.

A 03.11.2020, o atual locador, instaurou uma ação executiva, peticionando o pagamento imediato de 17.499.992,92 USD, valor correspondente aos 23.000.000,00 USD deduzidos os 5.550.000,00 USD que a SATA já havia liquidado, acrescido de juros que se venceram desde 15.09.2020.

A presente ação executiva poderia ter implicações nos contratos de financiamento concedidos ao abrigo do auxílio de emergência e, em última análise, na prestação dos serviços de interesse económico geral assegurados pelo Grupo SATA.

Neste contexto o atual locador e a SATA encetaram negociações tendo em vista a resolução extrajudicial do litígio em apreço e alcançaram um acordo que serviu os melhores interesses de ambas as Partes: redução material do montante petitionado de 17.499.992,92 USD para 14.200.000,00 USD, o que representa um desconto de 19% face ao montante previsto no título executivo.

Este acordo permitiu eliminar o risco de eventuais atos executórios – incluindo penhoras de contas bancárias – que poderiam afetar a normal operação da SATA num momento particularmente difícil e pôr em causa a garantia da prestação de serviços de interesse económico geral pelo Grupo SATA.

Custo de redelivery

O aumento das provisões para gastos de *redelivery* é registado por contrapartida dos ativos por direito de uso, sendo subsequentemente sujeitos a depreciação e/ou a perdas por imparidade.

As restantes dotações/ reduções de provisões estão reconhecidas na rúbrica de provisões (aumentos/reduções) da demonstração de resultados pela sua totalidade.

No ano de 2020 foram registados aumentos de 15,7 milhões de Euros fruto de revisão de estimativas decorrentes de renegociações contratuais e novas informações quanto a custos a incorrer para trabalhos de *phase-out*.

Custo de reestruturação

Foi registada uma provisão para custos de reestruturação no montante de 2.678.571 de Euros, no âmbito do Plano de Reestruturação apresentado à Comissão Europeia (Ver Nota 1.1). Este valor tem implícita a saída negociada de colaboradores.

16. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais

Empréstimos obtidos

A classificação dos empréstimos obtidos quanto ao prazo (corrente e não corrente) e por natureza de empréstimo, no final do exercício, é como segue:

	2020			2019		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Empréstimos bancários Montepio	1.147.628	2.445.871	3.593.499	1.000.000	2.500.000	3.500.000
Empréstimos bancários CCA	450.963	985.178	1.436.141	536.001	989.639	1.525.640
Conta corrente caucionada - BCP	4.001.990	-	4.001.990	4.252.025	-	4.252.025
	5.600.581	3.431.049	9.031.630	5.788.026	3.489.639	9.277.665

Ao abrigo das medidas de apoio às empresas, decorrentes da crise pandémica COVID-19, a SATA aderiu ao regime das moratórias bancárias, para a totalidade do capital, juros e encargos para os empréstimos de Médio Longo Prazo. Assim, a SATA diminuiu os valores de *cash-flow* de saída relacionados com financiamento no ano de 2020.

De salientar que a totalidade dos empréstimos obtidos foi negociada com taxas de juro variáveis e em Euros.

A análise por maturidade da dívida detalha-se como segue:

	2020	2019
Até 1 anos	5 600 581	5 788 026
Entre 2 e 5 anos	3 431 049	3 489 639
Superior a 5 anos	-	-
	9 031 630	9 277 665

Uma vez que a totalidade dos empréstimos são negociados a condições de mercado (a taxas de juro variáveis), o justo valor dos empréstimos é semelhante ao valor contabilístico dos mesmos.

Passivos com obrigações contratuais

A SATA regista no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação. Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a Empresa tinha assumido compromissos decorrentes de contratos de locação.

O resumo dos passivos com obrigações contratuais negociadas pela Empresa detalha-se como se segue:

	2020			2019		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	corrente	Total
Locações	16 653 061	71 881 916	88 534 977	20 219 036	37 577 177	57 796 213
	16 653 061	71 881 916	88 534 977	20 219 036	37 577 177	57 796 213

Os valores de locações registam um aumento significativo, resultado de negociações levadas a cabo com os *lessors* dos aviões da SATA, que originaram por um lado perdão de dívida, períodos de carência e extensão de alguns dos contratos existentes, e da entrada do novo avião em 2020.

As referidas negociações tiveram um impacto de 23,3 milhões de Euros no passivo da Empresa, sendo que a entrada da nova aeronave gerou um incremento de 26,0 milhões de Euros.

	2020	2019
Locações - pagamentos mínimos da locação		
Até 1 ano	22.010.569	20.884.796
Entre 1 e 5 anos	81.823.408	40.402.227
Mais de 5 anos	28.053.156	7.022.954
	131.887.132	68.309.976
Custos financeiros futuros das locações	(43.352.154)	(10.513.763)
Valor atual do passivo das locações	88.534.977	57.796.213

O valor atual do passivo das locações é como segue:	2020	2019
Até 1 ano	16.653.061	20.219.036
Entre 1 e 5 anos	53.541.833	29.051.635
Mais de 5 anos	18.340.084	8.525.542
	88.534.977	57.796.213

Os passivos remunerados reconciliam com os montantes apresentados na demonstração de fluxos de caixa do seguinte modo:

	2020	2019
Saldo em 1 de janeiro	67.073.878	10.201.859
Varição dos descobertos bancários	-	(6.055)
Recebimentos de empréstimos obtidos	6.330.531	8.107.016
Pagamentos de empréstimos bancários	(7.153.193)	(9.996.107)
Adoção IFRS 16 (Nota 2.3)	-	43.283.823
Aumentos de locações	49.252.671	35.959.936
Pagamentos de locações	(21.024.902)	(25.641.376)
Especialização de juros e atualização cambial	3.087.622	5.164.782
Saldo em 31 de dezembro	97.566.607	67.073.878

17. Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, o detalhe da rubrica de outras contas a pagar é como segue:

	2020	2019
Outros credores		
Credores diversos	1 061 172	1 365 990
Empresas do Grupo (Nota 34)	214 282 603	126 029 024
Taxas aeronáuticas	3 100 922	4 052 296
Pessoal	140 306	-
Acréscimos de gastos		
Remunerações a liquidar	3 928 463	3 997 398
Outros acréscimos	3 099 968	3 427 478
Outras contas a pagar	225 613 434	138 872 186

A variação das rubricas acima está diretamente relacionada com a quebra de atividade provocada pela pandemia gerada pela COVID-19.

A SATA Air Açores, como Empresa acionista teve acesso ao auxílio de emergência concedido pela Comissão Europeia para fazer face aos impactos provocados pela pandemia COVID-19 na liquidez das companhias no âmbito da prestação das obrigações do serviço público.

O aumento verificado nas outras contas a pagar a Empresas do Grupo, é gerado essencialmente pelo reforço dos empréstimos concedidos pela acionista SATA Air Açores (Nota 34). Este aumento decorre da quebra de atividade na SATA Internacional, tal como em todas as empresas de aviação, gerando necessidades adicionais de liquidez, colmatadas pelo acionista sob forma de empréstimo Intra grupo.

A rubrica de remunerações a liquidar respeita maioritariamente a férias e subsídio de férias a pagar em 2021.

18. Outros passivos correntes

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, os saldos de outros passivos correntes apresentam-se como se segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Estado e outros entes públicos		
Imposto sobre o rendimento singular	483.717	1.333.086
Segurança social	439.688	2.324.445
Rendimentos diferidos		
SATA Imagine	1.862.329	1.952.262
Operações Charter	567.670	1.137.377
Outros rendimentos diferidos	-	57.028
Outros passivos correntes	<u>3.353.405</u>	<u>6.804.198</u>

No âmbito da aplicação do IFRS 15 – Rédito de contratos com clientes, na atribuição de milhas aos clientes aderentes ao programa de fidelização denominado “SATA Imagine”, é reconhecida uma obrigação contratual com base no valor unitário da milha (Nota 3.19).

O elevado valor em 2019 de impostos devidos ao Estado e outros entes públicos, deve-se ao saldo em dívida de novembro e dezembro, liquidados já em 2020.

19. Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, os saldos de fornecedores apresentam-se como se segue:

<u>Descrição</u>	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Fornecedores - conta corrente	26 935 062	26 090 552
Faturas em receção e conferência	100 946	44 055
Total fornecedores	<u>27 036 008</u>	<u>26 134 607</u>

Com a evolução da pandemia COVID-19, a SATA, à semelhança de outras empresas, enfrentou desafios operacionais, financeiros e de liquidez muito significativos. Por forma a garantir que estes desafios eram superados, a prioridade da SATA foi gerir a pressão sobre a liquidez da Empresa, de forma a enfrentar a crise iminente. Assim, iniciou de imediato negociações com os seus fornecedores, acordando uma maior flexibilidade nos pagamentos, com a definição de planos de pagamento da dívida existente num prazo mais extenso.

A rubrica de fornecedores não apresentou uma variação tão significativa como os clientes ou outras contas a pagar, pois a SATA procurou liquidar parte significativa dos seus compromissos com fornecedores e colmatar atrasos de anos anteriores.

20. Imposto sobre o rendimento a receber/pagar

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020 e 2019, os saldos referentes a imposto sobre o rendimento são como segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Pagamentos por conta	209 825	258 825
Retenções na fonte	5	6
Estimativa de IRC (Nota 31)	<u>(73 314)</u>	<u>(127 572)</u>
Total	<u>136 516</u>	<u>131 259</u>

21. Documentos pendentes de voo

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a responsabilidade da Empresa, referente a bilhetes emitidos e não utilizados (pendentes de voo) ascendia a 26,3 milhões de Euros e 21,0 milhões de Euros, respetivamente.

Decorrente da redução significativa de atividade em 2020 e do cancelamento de voos impostos pelo sector, os documentos pendentes de voo a 31 de dezembro de 2020 incluem montantes significativos referentes a voos não realizados até essa data, mantendo a Empresa a responsabilidade pela prestação de serviço no futuro ou pelo respetivo reembolso. Dos 26,3 milhões, o montante atribuído em *vouchers* ainda por utilizar no final do exercício totaliza 14,3 milhões de Euros.

22. Ativos e passivos financeiros por categoria

As políticas contabilísticas de mensuração para instrumentos financeiros de acordo com a IFRS 9 foram aplicadas aos seguintes ativos e passivos financeiros, com referência a 31 de dezembro de 2020 e 2019:

	2020			Total
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	
Ativos				
Clientes e outras contas a receber não corrente	12.307.223	-	-	12.307.223
Caixa e seus equivalentes	3.282.961	-	-	3.282.961
Clientes e outras contas a receber	15.639.500	-	905.241	16.544.742
Total ativos financeiros	31.229.684	-	905.241	32.134.926
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	1.828.736	-	-	1.828.736
Empréstimos obtidos corrente	7.202.894	-	-	7.202.894
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	71.881.916	71.881.916
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	16.653.061	16.653.061
Fornecedores e outras contas a pagar	252.649.442	-	-	252.649.442
Total passivos financeiros	261.681.072	-	88.534.977	350.216.049
2019				
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	Total
Ativos				
Clientes e outras contas a receber não corrente	7.950.299	-	-	7.950.299
Caixa e seus equivalentes	1.988.149	-	-	1.988.149
Clientes e outras contas a receber	9.694.057	-	5.271.135	14.965.192
Total ativos financeiros	19.632.505	-	5.271.135	24.903.640
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	3.489.639	-	-	3.489.639
Empréstimos obtidos corrente	5.788.026	-	-	5.788.026
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	37.577.177	37.577.177
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	20.219.036	20.219.036
Fornecedores e outras contas a pagar	165.006.793	-	-	165.006.793
Total passivos financeiros	174.284.458	-	57.796.213	232.080.671

A variação na rubrica de clientes e outras contas a receber não corrente deriva do aumento dos valores caucionados por parte dos intermediários financeiros para assegurarem a cobertura do risco, atendendo ao impacto da pandemia na atividade da SATA, conforme explicitado na Nota 11.

A variação de clientes corrente, também ela relacionada com o impacto da situação pandémica que se vive, está relacionada com as dificuldades generalizadas de tesouraria vividas pelas empresas no ano de 2020, consubstanciando-se na maior dificuldade de recuperação de crédito.

Em simultâneo, a variação da rubrica fornecedores e outras contas a pagar, deveu-se essencialmente à variação da rubrica outras contas a pagar, através do aumento dos valores de empréstimo intra grupo, tal como mencionado na Nota 17. A rubrica fornecedores não apresentou uma variação tão significativa como os clientes ou outras contas a pagar, pois a SATA utilizou uma parcela do valor disponibilizado pelo auxílio de emergência para liquidar parte significativa dos seus compromissos com fornecedores e colmatar atrasos de anos anteriores.

23. Justo valor de ativos e passivos

A 31 de dezembro de 2020 e 2019, a Empresa não apresenta ativos e passivos valorizados ao justo valor.

24. Vendas e Prestação de serviços

O montante de vendas e prestações de serviços reconhecido na demonstração de resultados, é detalhado como segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Vendas de Produtos		
Merchandising	24 631	30 859
Sub-total	24 631	30 859
Prestação de Serviços - Mercado Interno		
Voos Regulares	38 980 464	83 479 956
Outros	-	136 818
Prestação de Serviços - Mercado externo		
Voos Regulares	12 065 475	71 906 745
Operações Charter	5 854 180	1 584 160
Sub-total	56 900 119	157 107 679
Vendas e prestações de serviços	56 924 750	157 138 538

A variação registada no montante das prestações de serviços nos voos regulares, em 2020, decorre do efeito da situação pandémica da COVID-19, que levou ao cancelamento de muitos voos a partir de 15 de março de 2020 (altura em que foi decretado o período de *lock-down*, tendo a SATA sido obrigada a suspender todas as ligações aéreas do exterior à Região, exceto os voos relativos ao cumprimento das obrigações de serviço público de transporte de carga e em casos de força maior⁵)

Por forma a minimizar os impactos do COVID-19 em termos de resultados e procurando dar resposta às necessidades do mercado (transporte de carga como material médico, bens essenciais; realização de voos humanitários, de repatriamento, entre outros), a SATA, que tem uma vasta experiência em operações *Charter*, sendo a sua excelência reconhecida, em 2020 levou a cabo um conjunto de voos charter, otimizando a capacidade não utilizada, em voos regulares, devido ao COVID-19. O crescimento das receitas em cerca de 4,3 milhões de Euros é o resultado desta otimização.

25. Subsídios à exploração

O montante de subsídios à exploração reconhecido na demonstração de resultados, é detalhado como segue:

⁵ Cf, Resolução do Conselho do Governo n.º 76/2020, de 25 de março de 2020

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Outros	33 127	51 348
Subsídios à exploração	33 127	51 348

Estes subsídios dizem respeito a um programa de incentivos criado pela ANA Aeroportos para promover o aumento do número de passageiros transportados, a frequência das rotas, eficiência operacional e a abertura de novas rotas. O valor registado em 2020 diz respeito à operação verificada no verão 2019 e inverno 2019/2020. A diminuição da rubrica está correlacionada com a quebra de atividade e consequente menor frequência das rotas e menor número de passageiros transportados.

26. Fornecimentos e serviços externos

O detalhe dos gastos com fornecimentos e serviços externos incorridos nos exercícios de 2020 e 2019 é como segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Manutenção e aluguer de motores	20.479.421	18.373.907
Combustíveis e Lubrificantes	11.772.213	37.064.049
<i>Handling</i>	7.918.033	15.178.969
Taxas aeroportuárias e relativas a voo	5.019.540	10.324.552
Indemnizações bagagem a passageiros	2.334.120	2.165.944
Custos de distribuição e comunicação	2.101.455	5.564.390
Comissões	1.981.528	6.580.009
Cedência de Pessoal	1.845.021	1.905.828
Catering	1.821.733	5.117.443
Deslocações e Estadas	1.177.737	2.725.596
Fretamentos	957.772	18.092.577
Honorários e serviços especializados	870.691	763.127
Rendas e alugueres	850.499	588.545
Seguros	565.848	579.599
Publicidade	441.670	504.643
Manutenção de programas informáticos e equipamentos	385.337	467.966
Manuseamento de carga	356.184	332.894
Vigilância e segurança	61.470	260.070
Outros	1.473.880	1.109.370
Fornecimentos e serviços externos	62.414.151	127.699.478

A rubrica rendas e alugueres inclui contratos de locação que não cumprem os requisitos definidos na IFRS 16, relativos, essencialmente, a instalações e balcões em aeroportos e *software*.

A diminuição dos gastos em 2020 decorre da situação da pandemia COVID-19. Contudo, na aviação algumas rubricas de custos são fixas ou semi-fixas, limitando o potencial de redução, por exemplo, a rubrica de manutenção e alugueres de motores registou uma variação positiva de 11,5% face a 2019. Esta subida deve-se essencialmente a custos com reparação e respetivo aluguer de motores, tendo a SATA aproveitado a capacidade ociosa da frota, em virtude do impacto da pandemia na redução da operação regular, de forma a minimizar o impacto destas intervenções.

Relativamente às rendas e alugueres, o aumento deveu-se a gastos com *software*, devido à implementação de projetos *paperless* em processos relacionados ao voo, permitindo uma maior otimização de procedimentos de voo, bem como impactos futuros no próprio consumo de combustível, via redução de peso transportado a bordo.

O aumento verificado na rubrica de outros - que inclui diversas rúbricas com valores menos significativos - apresenta como principal variação o aumento de gastos relacionados com transporte de material para incorporação na manutenção de aeronaves.

27. Gastos com o pessoal

Os custos com pessoal, incorridos durante o exercício de 2020 e 2019, foram como segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Remunerações		
Orgãos sociais	16 800	16 800
Pessoal	<u>23 982 726</u>	<u>25 163 662</u>
	<u>23 999 526</u>	<u>25 180 462</u>
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	4 366 201	5 339 534
Benefícios pós-emprego	590 662	632 488
Custos de acção social	9 366	712
Outros	<u>1 531 205</u>	<u>1 931 984</u>
Sub-total	<u>6 497 435</u>	<u>7 904 718</u>
Custos com o pessoal	<u>30 496 961</u>	<u>33 085 180</u>

Por forma a fazer face à crise originada pelo COVID-19, a SATA teve de tomar algumas iniciativas. A variação negativa de 2,6 milhões de Euros, verificada nos custos com o pessoal deve-se ao efeito conjunto i) da implementação do *Lay-off* simplificado, a que a Empresa aderiu, no período de abril a junho, bem como a reduções salariais, e ii) à adesão a medidas de apoio à retoma económica, lançadas pelo Governo Regional dos Açores, como o Complemento Regional à Manutenção do Contrato de Trabalho. Adicionalmente, foram tomadas outras medidas em termos de recursos humanos, com impacto, como a suspensão de todo o trabalho extraordinário, salvo casos excepcionais; a suspensão de todos os processos de recrutamento e seleção em curso ou previstos realizar, exceto os absolutamente indispensáveis para a continuidade da operação; a implementação de um programa de pré-reformas e reformas antecipadas, entre outras.

No âmbito da situação da pandemia COVID-19, a Empresa aderiu à situação de *lay-off*, durante três meses, com início a 7 de abril de 2020 e término a 5 de junho de 2020, colocando colaboradores nesta situação (*lay-off* redução e *lay-off* suspensão), num total de 438 em abril, 514 em maio e 513 em junho, o montante recebido da Segurança Social a este respeito foi de 464 milhares de Euros.

Adicionalmente, foi submetida candidatura ao Complemento Regional de Manutenção dos Postos de Trabalho (CRMCT), tendo proporcionado um recebimento de 112 milhares de Euros da Direção Regional da Qualificação Profissional e emprego.

Na sequência destes apoios, a Empresa aderiu também ao programa Apoio Imediato à Liquidez (AIL), que resultou numa comparticipação de 77 milhares de Euros.

O número médio de empregados da Empresa encontra-se detalhado no Relatório de Gestão.

Plano de contribuição definida

Em 2020, o valor das contribuições definidas efetuadas pela SATA para o plano de contribuição definida gerido pelo BPI Pensões e prémio de jubilação, ascendeu a 586.913 Euros face a 632.488 Euros em 2019.

Gastos de reestruturação

Em 2020 a Empresa registou como gastos de reestruturação os montantes abaixo:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Pré-reformas e reformas antecipadas	3.293.960	-
Reestruturação - Indemnizações (Nota 15)	<u>2.678.571</u>	-
	<u>5.972.531</u>	<u>-</u>

No âmbito dos programas de pré-reforma ou suspensão do contrato de trabalho a Empresa assumiu a responsabilidade de pagar aos seus colaboradores pensões de pré-reforma e reforma antecipada, desde que verificadas determinadas condições, nomeadamente para colaboradores que optem por uma situação de pré-reforma, e que tenham uma antiguidade abaixo de 10 anos, entre 10 a 20 anos, superior a 20 anos a Empresa suporta 50%, 65% ou 80% do seu vencimento base, respetivamente, para colaboradores com idades ente os 55 e 60 anos.

No caso de reformas antecipadas, a SATA suporta 75% do fator de penalização que o colaborador tenha, devido á antecipação da reforma, considerado para trabalhadores com mais de 60 anos.

O valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma é calculado na perspetiva de gastos a incorrer com colaboradores que aderiram ao programa de pré-reforma e reforma antecipada.

A 31 de dezembro de 2020 foi reconhecido na posição financeira um passivo correspondente ao valor presente dos salários a pagar até à idade da reforma, no valor de 3,3 milhões de Euros, fruto da adesão ao referido programa de 10 colaboradores (1 em situação de reforma antecipada e 9 em situação de pré-reforma).

Adicionalmente, em 2020, o Conselho de Administração, no âmbito do processo de reestruturação, constituiu uma provisão para reestruturação no valor de 2.678.571 Euros (Ver Nota 15).

28. Outros rendimentos e ganhos

A rúbrica de outros rendimentos e ganhos pode ser apresentada como segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Diferenças de câmbio favoráveis	155.237	-
Ganhos em inventários	40	17.539
Rendimentos suplementares	-	31.419
Outros	-	9.458
	<u>155.278</u>	<u>58.416</u>

29. Outros gastos e perdas

O detalhe da rubrica de outros gastos e perdas é apresentado no quadro seguinte:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Comissões	881 417	2 460 453
Penalidades	169 293	
Diferenças de câmbio desfavoráveis	-	307 171
Impostos	33 527	43 632
Perdas em inventários	495	2 458
Juros de Mora	4 400	-
Outros	123 927	44 263
	<u>1 213 059</u>	<u>2 857 977</u>

As comissões dizem respeito a comissões pagas devido a movimentos realizados com cartões de crédito. Devido ao abrandamento da atividade com a pandemia, registam-se menos movimentos sendo o valor das comissões mais reduzido.

30. Gastos e rendimentos financeiros

O detalhe dos gastos financeiros incorridos e rendimentos financeiros obtidos é como segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Gastos financeiros		
Juros de passivos com obrigações contratuais	5 698 684	3 603 549
Juros - partes relacionadas (Nota 34)	5 619 168	4 809 559
Juros de Mora	629 313	365 404
Juros de empréstimos obtidos	312 408	377 898
Desconto financeiro	-	1 350 737
Outros custos e perdas financeiras	264 218	601 686
	<u>12 523 791</u>	<u>11 108 833</u>
Rendimentos financeiros		
Juros obtidos	93	31
Desconto financeiro	-	-
Outros	-	7
	<u>93</u>	<u>38</u>
Diferenças de câmbio líquidas		
Rendas IFRS 16	7 511 296	(581 650)
	<u>7 511 296</u>	<u>(581 650)</u>

Os juros suportados com partes relacionadas decorrem do débito de juros a pagar à SATA Air Açores e SATA Gestão de Aeródromos por conta de empréstimos recebidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros durante o exercício a taxas normais de mercado (Nota 17).

Durante o exercício de 2020, o reconhecimento do passivo da locação e respetivo *redelivery* associados a renegociações contratuais, entrada de uma nova aeronave e atualização de estimativas de custos de *phase-out* originaram um incremento das despesas com juros no valor de, aproximadamente, 5.699 milhares de Euros.

Na sequência a atualização dos valores reconhecidos como ativos sob direto de uso, decorrente da aplicação da IFRS 16, registou-se um total de diferenças de câmbio líquidas de 7.511 milhares de Euros.

31. 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 (Nota 20)	(73 314)	(127 572)
Excesso/(insuficiência) estimativa imposto	1 436	132 139
Imposto sobre o rendimento	<u>(71 878)</u>	<u>4 567</u>

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Resultado antes de Imposto	(68.316.067)	(55.818.075)
Taxa de Imposto	16,8%	16,8%
	<u>(11.477.099)</u>	<u>(9.377.437)</u>
Diferenças permanentes	(63.849)	289.762
Diferenças temporárias s/ Imposto diferido	735.204	1.333.657
Prejuízos fiscais sem imposto diferido	10.805.744	7.754.018
Tributação autónoma	73.314	127.572
(Excesso)/insuficiência estimativa imposto	<u>(1.436)</u>	<u>(132.139)</u>
Imposto s/ rendimento	<u>71.878</u>	<u>(4.567)</u>
Taxa efetiva de imposto	-0,1%	0,0%

A taxa de imposto utilizada na determinação do montante de imposto nas demonstrações financeiras, é conforme segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Taxa de imposto	16,80%	16,80%
Derrama	0,00%	0,00%
	<u>16,80%</u>	<u>16,80%</u>

32. Compromissos

Compromissos com locações

Os pagamentos futuros mínimos não canceláveis dos contratos de locação, assinados para aeronaves cuja entrada prevista deve ocorrer nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2022, ascendem a aproximadamente 52.043 milhares de Euros em 31 de dezembro de 2020.

33. Contingências

Garantias bancárias

A SATA tem os seguintes passivos contingentes decorrentes das garantias bancárias prestadas, conforme segue:

Beneficiário	Início	2020			2019		
		Montante em divisa	Moeda	Euros	Montante em divisa	Moeda	Euros
ARC- Airlines Reporting Corporation	10-04-2018	463.000	USD	377.299	463.000	EUR	412.163
Massachussets Port Authority	06-12-2010	241.910	USD	197.132	241.910	USD	215.348
U.S. Customs and Border Protection	03-05-2008	230.000	USD	187.427	-	-	-
The Greather Toronto Airport Auth.	31-12-2009	176.866	CAD	113.141	176.866	CAD	121.153
AENA	26-10-2012	140.000	EUR	140.000	140.000	EUR	140.000
Fraport AG Frankfurt Services wordline	30-11-2016	120.000	EUR	120.000	120.000	EUR	120.000
Servisair	24-12-2008	90.000	CAD	57.573	90.000	CAD	61.650
Port of Oakland	15-12-2010	60.000	USD	48.894	60.000	USD	53.412
Ibéria Linhas de Espanha	04-12-2014	10.000	EUR	10.000	10.000	EUR	10.000
		1.531.776		1.251.466	1.301.776		1.133.726

Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2020 e 2019, a SATA não apresenta ativos ou outros passivos contingentes passíveis de divulgação.

34. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, a SATA controlada pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. que detém 100% do capital da Empresa. O último acionista do Grupo SATA é a Região Autónoma dos Açores.

Remuneração do Conselho de Administração

O Conselho de Administração da Empresa foi considerado de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da Empresa. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2020, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração foram na sua totalidade liquidadas pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.

Remuneração do Conselho Fiscal

A remuneração do Conselho Fiscal no exercício de 2020 cifrou-se em 16.800 Euros.

Remuneração do Revisor oficial de contas

A remuneração do Revisor Oficial de Contas no exercício de 2020 cifrou-se em 14.500 Euros. O mesmo não prestou outros serviços distintos de auditoria.

Saldos e Transações entre partes relacionadas

Os saldos e transações, com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2020 e 2019, são como segue:

	2020		2019	
	Outras contas a receber (Nota 8)	Outras contas a pagar (Nota 17)	Outras contas a receber (Nota 8)	Outras contas a pagar (Nota 17)
Sata Air Açores	-	212 784 409	-	122 642 051
Sata Gestão Aeródromos	-	1 373 245	2 052	3 105 630
Azores Airlines Vacation (EUA)	988 625	-	730 203	171 329
Azores Airlines Vacation (Canadá)	-	124 950	-	110 014
	988 625	214 282 603	732 255	126 029 024

	2020			2019		
	Fornecimentos e serviços externos	Prestações de serviços	Juros suportados	Fornecimentos e serviços externos	Prestações de serviços	Juros suportados
Sata Air Açores	5.784.772	2.118.569	5.526.737	9.445.919	1.590.958	4.619.542
Sata Gestão Aeródromos	65.517	217.216	92.433	130.825	219.426	190.017
Azores Airlines Vacation (EUA)	176.543	-	-	866.457	-	-
Azores Airlines Vacation (Canadá)	111.399	-	-	535.232	-	-
	6.138.232	2.335.785	5.619.170	10.978.433	1.810.384	4.809.559

Em 31 de dezembro de 2020 os valores a pagar à SATA Air Açores e à SATA Gestão de Aeródromos, nos montantes de 212.714 milhares de Euros e de 1.373 milhares de Euros respectivamente, decorrem de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros durante o exercício a taxas normais de mercado, no valor de 5.527 milhares de Euros e 92 milhares de Euros, respectivamente. Os referidos empréstimos não têm prazo de reembolso definido, pelo que a Empresa os classificou como passivo corrente.

A rubrica fornecimentos e serviços externos inclui, essencialmente, apoio técnico, *handling* e comissões sobre as vendas de bilhetes, de passageiros e carga, efetuados pela SATA Air Açores, Azores Airlines Vacation (EUA) e Azores Airlines Vacation (Canadá).

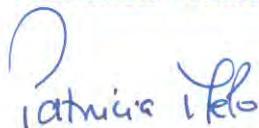
As transações efetuadas com as Empresas do Grupo SATA foram realizadas em condições normais de mercado.

35. Eventos subsequentes

A 18 de agosto de 2020 a Comissão Europeia aprovou, ao abrigo das regras do TFUE em matéria de auxílios estatais, um apoio à liquidez da SATA Air Açores. Este auxílio recebido pela SATA Air Açores foi concedido por um período de seis meses, findo o qual, o auxílio deve ser reembolsado ou deve ser notificado à Comissão um Plano de Reestruturação para que o auxílio possa ser aprovado. Neste sentido, a 17 de fevereiro a SATA Air Açores entregou à Comissão Europeia o Plano de Reestruturação, estando, neste momento, em processo de negociação e defesa do mesmo.

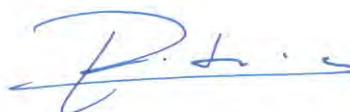
Entretanto, e por forma a manter a continuidade da sua operação e enquanto não fica terminada a discussão do Plano de Reestruturação foi solicitada à Comissão Europeia a prorrogação do prazo do apoio à liquidez por um período adicional, tendo sido o mesmo prorrogado até 18 de novembro de 2021.

Contabilista Certificada

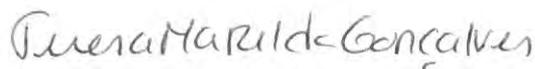


Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



Luís Manuel da Silva Rodrigues
(Presidente)



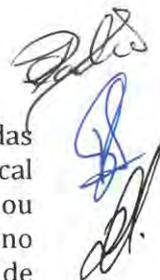
Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves
(Administradora)



Mário Rogério Carvalho Chaves
(Administrador)

RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL DO EXERCÍCIO DE 2020

Em conformidade com o disposto na alínea g) do n.º 1 do artigo 420.º do Código das Sociedades Comerciais (CSC) e da alínea g) do artigo 5.º do Regulamento do Conselho Fiscal da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (adiante designada por Sociedade ou Empresa), vem este órgão apresentar o relatório sobre a ação fiscalizadora desenvolvida no exercício de 2020 e dar parecer sobre o relatório, contas e proposta de aplicação de resultados apresentada pelo Conselho de Administração.



1. RELATÓRIO

I. Introdução

A SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., é uma empresa qualificada como entidade de interesse público, nos termos da alínea l) do art.º 3 da Lei 148/2015 de 9 de setembro. Adota um modelo de fiscalização composto por um Conselho Fiscal e uma sociedade de revisores oficiais de contas (SROC), que não é membro daquele órgão, conforme o previsto na alínea b) do n.º 1 do art.º 413 do CSC.

O Conselho Fiscal em funções foi reeleito na reunião da Assembleia Geral realizada em 7 de janeiro de 2020, para o mandato de 2020-2022, sendo composto por três membros efetivos e um suplente.

Todos os membros do Conselho Fiscal são independentes nos termos do n.º 5 do artigo 414.º, e não estão abrangidos por nenhuma incompatibilidade nos termos do n.º 1 do artigo 414.º A, ambos do Código das Sociedades Comerciais.

II. Atividade desenvolvida pelo Conselho Fiscal

Relativamente ao exercício de 2020, o Conselho Fiscal realizou oito reuniões, nas quais estiveram presentes todos os membros, tendo sido exaradas as respetivas atas.

O Conselho Fiscal aprovou o Plano de Ação de Fiscalização da Sociedade para o exercício de 2020, nos termos de documento anexo à ata n.º 4 de 29 de julho de 2020.

No cumprimento das competências que lhe estão legalmente atribuídas e que constam do seu Regulamento, o Conselho Fiscal desenvolveu várias ações durante o ano de 2020, das quais destaca as seguintes:

1. O acompanhamento permanente da atividade da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., durante o ano de 2020, foi realizado, designadamente, através da análise das deliberações das atas do Conselho de Administração, participação na Assembleia Geral realizada e análise das contas intercalares e do relatório de gestão e demonstrações financeiras.
2. Reunimos com o Conselho de Administração, o Revisor Oficial de Contas, o Auditor Externo, a Diretora de Contabilidade e Fiscalidade, o Diretor de Compras e Logística, a

responsável pelo Gabinete de Auditoria e Qualidade de Serviço e a responsável pelo Gabinete Jurídico.

3. Fiscalizamos o cumprimento das políticas, critérios e práticas contabilísticas e apreciamos a fiabilidade da informação financeira por indagações prévias ao Revisor Oficial de Contas e ao Auditor Externo e da posterior análise das conclusões constantes na Certificação Legal das Contas, Relatório de Auditoria, das informações reportadas no Relatório Adicional do Órgão de Fiscalização, previsto no artº24 do Regime Jurídico de Supervisão de Auditoria, e das informações incluídas nas demonstrações financeiras de 2020.

O acesso do Conselho Fiscal à informação financeira foi realizado de forma regular e adequada, sem que tenham surgido quaisquer constrangimentos no exercício das suas funções.

4. O Conselho Fiscal avaliou durante o ano de 2020 a eficácia dos sistemas de gestão de riscos, de controlo interno e de auditoria interna, cuja criação e implementação competem ao órgão de gestão, bem como o funcionamento dos sistemas e respetivos procedimentos internos, através do reporte de informação pelo Revisor Oficial de Contas e Auditor Externo, análise do Relatório Adicional ao Órgão de Fiscalização e apreciação das políticas de gestão de riscos constantes no relatório e contas de 2020, particularmente na nota 4 do Anexo.

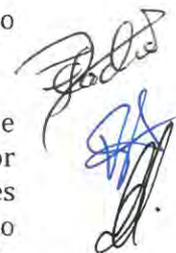
Apreciamos a abordagem aos riscos de distorção material mais significativos inerentes às matérias relevantes de auditoria identificadas na Certificação Legal das Contas e no Relatório de Auditoria, nomeadamente: i) o reconhecimento do rédito, incluindo responsabilidades com documentos pendentes de voo e programa de fidelização de clientes ; ii) IFRS 16-Modificações dos contratos de locação de aeronaves e iii) as estimativas associadas à manutenção e redelivery da frota.

5. Compete ao Conselho Fiscal, enquanto órgão social responsável pela fiscalização da Sociedade, receber as comunicações de irregularidades apresentadas por acionistas, colaboradores da Sociedade ou outras entidades, assim como registar, por escrito, as denúncias recebidas, bem como todas as verificações, fiscalizações e diligências feitas e os procedimentos definidos com vista à regularização das irregularidades detetadas.

Durante o exercício de 2020 e até à presente data, o Conselho Fiscal não recebeu quaisquer comunicações de irregularidades apresentadas por acionistas, colaboradores e outras entidades, e por força das suas diversas ações de fiscalização não obteve evidência de tais irregularidades.

6. O Conselho Fiscal obteve a declaração de independência do Revisor Oficial de Contas nos termos alínea a) do nº6 do artº24 do Regime Jurídico da Supervisão de Auditoria e a comunicação relativa à existência ou inexistência de serviços distintos de auditoria realizados pelo mesmo, durante o exercício de 2020, conforme estabelecido na b) do nº6 do referido artigo.

No âmbito da verificação do cumprimento das regras de independência do Revisor Oficial de Contas, o Conselho Fiscal confirmou a inexistência de prestação de serviços não relacionados com serviços de auditoria, durante o exercício de 2020, pelo que concluiu que foi salvaguardada a independência do Revisor Oficial de Contas.





7. Tivemos em consideração o relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras constante da Certificação Legal das Contas e do Relatório de Auditoria do exercício de 2020 da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., que conclui que as demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da Sociedade, o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo, de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia, exceto quanto aos possíveis efeitos das matérias referidas nas alíneas a) e b):

a) Em 31 de dezembro de 2020 encontra-se registado um valor de 10.461 milhares de euros, referente a ativos por impostos diferidos respeitantes a prejuízos fiscais ocorridos nos exercícios de 2014 a 2016, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos.

Atendendo a que se encontra atualmente em curso a análise do Plano de Reestruturação 2021-2025 do Grupo SATA apresentado à Comissão Europeia, em 17 de fevereiro de 2021, no âmbito do auxílio de Estado aprovado pela referida Comissão em 18 de agosto de 2020, não foi realizada, a esta data, a análise da recuperabilidade dos referidos ativos por impostos diferidos, nos termos das IFRS.

Tendo em consideração o acima exposto conjugado com os resultados históricos da Entidade e a incerteza da evolução futura da pandemia COVID-19 e seus impactos na atividade do transporte aéreo, não nos é possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre a recuperabilidade dos referidos ativos por impostos diferidos, à data de 31 de dezembro de 2020.

b) Em 31 de dezembro de 2020 encontra-se registado um valor de 104.071 milhares de euros de ativos por direito de uso decorrentes essencialmente de contratos de locação de aeronaves.

Atendendo a que se encontra atualmente em curso a análise do Plano de Reestruturação 2021-2025 do Grupo SATA apresentado à Comissão Europeia, em 17 de fevereiro de 2021, no âmbito do auxílio de Estado aprovado pela referida Comissão em 18 de agosto de 2020, não foi realizada, a esta data, a análise da recuperabilidade dos referidos ativos, nos termos da IAS 36 – Imparidade de ativos.

Tendo em consideração o acima exposto conjugado com o histórico de fluxos de caixa operacionais negativos da Entidade e com a incerteza da evolução futura da pandemia COVID-19 e seus impactos na atividade do transporte aéreo, não nos é possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre a recuperabilidade dos ativos por direito de uso decorrentes essencialmente de contratos de locação de aeronaves, à data de 31 de dezembro de 2020.

8. Realçamos a incerteza material relacionada com a continuidade das operações da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., descrita na Certificação Legal das Contas e no Relatório de Auditoria.

As demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2020 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo por base (i) a aprovação da Comissão Europeia, em 18 de agosto de 2020, de apoio à liquidez do Grupo SATA, sob a forma de garantia de empréstimo, no montante de 133 milhões de euros, ao abrigo das regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais; (ii) o Plano de

Reestruturação 2021-2025 apresentado pelo Grupo SATA à Comissão Europeia, em 17 de fevereiro de 2021, o qual apresenta uma perspectiva de crescimento gradual da sua atividade, apesar da redução relevante embutida nas projeções face à sua atividade prévia à pandemia COVID-19, conjugada com uma estratégia de reestruturação de frota e de rede e redução de custos operacionais, estando, atualmente, em processo de negociação e defesa do mesmo; (iii) a devolução respeitante aos aumentos de capital realizados em anos anteriores pelo acionista único da SATA Air Açores, no valor de 73 milhões de euros, dos quais, a esta data, se encontram liquidados 51 milhões de euros; e (iv) o apoio financeiro do acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.



A continuidade das operações da sociedade encontra-se dependente (i) da devolução do montante remanescente de 22 milhões de euros respeitante a aumentos de capital realizados em anos anteriores, (ii) da aprovação de um Plano de Reestruturação por parte da Comissão Europeia, (iii) bem como da evolução da pandemia COVID-19, nomeadamente quanto ao cenário de um eventual agravamento da mesma para além do que se estima no Plano de Reestruturação 2021-2025 que venha a ser aprovado.

Tendo em consideração os potenciais impactos no setor do transporte aéreo e na atividade operacional e financeira futura do Grupo SATA, os fatores acima descritos poderão originar a necessidade de obtenção de recursos financeiros adicionais face aos estimados no Plano de Reestruturação 2021-2025 que venha a ser aprovado, o que representa uma incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade do Grupo SATA em manter a continuidade das suas operações.

Não obstante o exposto, tendo em consideração o cenário base considerado nas projeções embutidas no Plano de Reestruturação 2021-2025 e a expectativa quanto à sua aprovação por parte da Comissão Europeia, o Conselho de Administração considera que existem condições para considerar adequado o uso do pressuposto da continuidade das operações, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas, a esta data, para o prazo de doze meses.

2. PARECER

Exmos. Senhores acionistas da
SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.,

Nos termos da legislação em vigor, dos estatutos da Sociedade e no desempenho do mandato que nos conferiram, vimos apresentar o nosso parecer sobre o relatório de gestão e restantes documentos de prestação de contas da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2020, os quais são da responsabilidade do Conselho de Administração.

No âmbito das nossas competências, examinámos a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2020, a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios, a demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data e o anexo que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Procedemos ainda à apreciação do Relatório de Gestão emitido pelo Conselho de Administração, da Certificação Legal das Contas e do Relatório Adicional ao Órgão de Fiscalização emitidos pelo Revisor Oficial de Contas, bem como do Relatório de Auditoria emitido pelo Auditor Externo.

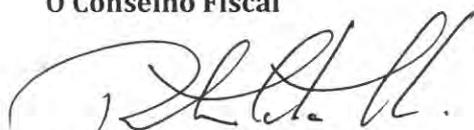
Tendo em consideração as informações recebidas do Conselho de Administração, bem como as conclusões constantes da Certificação Legal de Contas e Relatório de Auditoria sobre as demonstrações financeiras, o Conselho Fiscal é de parecer que:

- Sejam aprovados o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., respeitantes ao exercício de 2020;
- Seja aprovada a proposta do Conselho de Administração da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A relativamente à aplicação dos resultados do exercício de 2020, no sentido do resultado líquido negativo de 68.387.945 euros seja transferido para Resultados transitados (acumulados);
- Seja dado cumprimento ao disposto no art.º 35.º do Código das Sociedades Comerciais.

Por último, o Conselho Fiscal entende manifestar o seu agradecimento ao Conselho de Administração da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., pela colaboração prestada no exercício das suas funções.

Ponta Delgada, 30 de abril de 2021

O Conselho Fiscal



Rúben Mota Cordeiro – Presidente



Catarina Isabel Furtado Pacheco – Vogal efetivo



Vera Silva Amaro - Vogal efetivo

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da **SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.** (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2020 (que evidencia um total de 149.334.928 euros e um total de capital próprio negativo de 271.734.332 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 68.387.945 euros), a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração do rendimento integral, a demonstração das alterações dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos possíveis efeitos das matérias referidas nos números 1 e 2 da secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira de **SATA Internacional – Azores Airlines, 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 as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

1. Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 encontra-se registado na rubrica Ativos por impostos diferidos um valor de 10.461 milhares de euros respeitante a prejuízos fiscais dos períodos de 2014 a 2016, cuja recuperação depende da capacidade de serem gerados lucros tributáveis suficientes para utilizar esses prejuízos dentro do período de reporte. Atendendo ao histórico de resultados, a incerteza sobre os resultados futuros, os efeitos imprevisíveis da crise pandémica e, em particular, o resultado do processo de negociação do Plano de Reestruturação 2021-2025 apresentado à Comissão Europeia, como mencionado na nota 1 do anexo às demonstrações financeiras, não nos é possível concluir sobre a recuperabilidade do saldo da rubrica de Ativos por impostos diferidos em 31 de dezembro de 2020.
2. Em 31 de dezembro de 2020, a Entidade tem registado na rubrica Ativos fixos tangíveis, ativos sob direito de uso no montante de 104.071 milhares de euros (2019: 54.878 milhares de euros) relacionados maioritariamente com contratos de locação de aeronaves.

Conforme referido no parágrafo acima encontra-se em avaliação o Plano de Reestruturação 2021-2025 do Grupo SATA e, por este facto, não foi realizada a análise da recuperabilidade desses ativos.



Em consequência e tendo em consideração o desempenho operacional passado da Entidade e os impactos imprevisíveis da crise pandémica, não nos foi possível concluir sobre as perdas por imparidade que deveriam ser registadas relativamente aos ativos sob direito de uso em 31 de dezembro de 2020.

A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISA) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção “Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras” abaixo. Somos independentes da Entidade nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

As demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 271.734 milhares de euros em 31 de dezembro de 2020, situação que determina a aplicação das disposições previstas no artigo 35º e 171º do Código das Sociedades Comerciais, fluxos de caixa operacionais negativos e um passivo corrente largamente superior ao ativo corrente em 283.709 milhares que coloca problemas de liquidez imediata, sendo que esta deficiente estrutura financeira poderá ainda ser mais fortemente penalizada pelos efeitos conjugados dos diversos constrangimentos descritos na nota 1 do anexo às demonstrações financeiras. Estes acontecimentos ou condições indicam que existe uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para prosseguir em continuidade e, conforme divulgado na nota 1.1.5 do anexo, as demonstrações financeiras foram preparadas no pressuposto da continuidade, que no entender do Conselho de Administração depende da rentabilidade futura das suas operações, da realização dos seus ativos e da reestruturação financeira dos seus passivos, num contexto de negociações de um Plano de Reestruturação com a Comissão Europeia para renovação dos auxílios financeiros, cujos resultados não são ainda conhecidos. As demonstrações financeiras não incluem qualquer ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

A nossa opinião não é modificada em relação a esta matéria.

Matérias relevantes de auditoria

As matérias relevantes de auditoria são as que, no nosso julgamento profissional, tiveram maior importância na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente. Essas matérias foram consideradas no contexto da auditoria das demonstrações financeiras como um todo, e na formação da opinião, e não emitimos uma opinião separada sobre essas matérias. Além das matérias descritas na

secção “Bases para a Opinião com Reservas” e na secção “Incertezas material relacionada com a continuidade”, consideramos que as matérias descritas abaixo são as matérias mais relevantes de auditoria:

Matérias relevantes de auditoria

1. Reconhecimento do rédito, incluindo responsabilidades com documentos pendentes de voo e programa de fidelização de clientes

Divulgações relacionadas com o rédito apresentadas nas notas 1.1.3, 3.19, 5.6, 18, 21 e 24 das demonstrações financeiras.

Em 31 de dezembro de 2020, as vendas e serviços prestados ascendem a 56.925 milhares de euros, os quais correspondem, essencialmente, ao transporte de passageiros.

Como divulgado na nota 3.19 das demonstrações financeiras, o valor da venda do transporte de passageiros e carga é, no momento da venda, registado como um passivo na rubrica de Documentos pendentes de voo, a qual, a 31 de dezembro de 2020, ascende a 26.246 milhares de euros, sendo o respetivo rédito reconhecido quando o transporte é efetuado ou no momento da caducidade do bilhete, tendo em consideração, neste caso, as condições associadas à sua venda e respetiva estimativa quanto à probabilidade do passageiro solicitar o respetivo reembolso ou emissão de novo bilhete.

Como divulgado na nota 3.19 e 5.6 das demonstrações financeiras, a rubrica de Documentos pendentes de voo respeita ao saldo de voos não realizados até essa data, correspondendo a uma obrigação de prestação do serviço no futuro ou a uma obrigação de reembolso do valor do bilhete conforme definido nos termos contratuais.

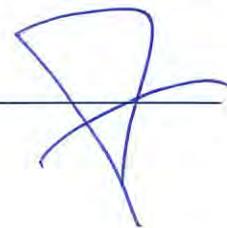
Síntese da abordagem aos riscos de distorção material mais significativos

Os procedimentos de auditoria que desenvolvemos incluíram, entre outros, a avaliação dos controlos relevantes existentes no processo de reconhecimento do rédito do transporte aéreo.

Realizámos ainda procedimentos substantivos para validação do reconhecimento do rédito do transporte aéreo e avaliação das principais estimativas e julgamentos associados, nomeadamente:

- (i) reconciliação da listagem de documentos pendentes de voo com os montantes reconhecidos nas demonstrações financeiras;
- (ii) validação, por amostragem, dos diversos inputs da referida listagem;
- (iii) revisão analítica das diversas categorias de rédito de transporte aéreo, como tarifas, taxas e comissões; e
- (iv) conciliação das listagens da receita voada com o rédito reconhecido nas demonstrações financeiras.

Relativamente ao programa de fidelização de clientes SATA Imagine, realizámos, entre outros, os seguintes procedimentos de auditoria:



No encerramento do exercício, são realizadas análises a esta rubrica, de forma a garantir o correto corte de operações do rédito de transporte aéreo associado às tarifas, taxas e comissões, nomeadamente no que se refere à avaliação do estado dos cupões (vendidos, voados, reembolsados, caducados, etc.).

Na sequência da eclosão da pandemia COVID- 19, a Entidade sofreu, a partir de março de 2020, uma redução significativa da sua atividade, em resultado de uma acentuada quebra da procura e da imposição de restrições governamentais à circulação aérea, o que gerou o cancelamento de diversos voos.

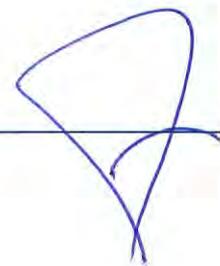
Neste enquadramento, o Conselho de Administração reviu a política de utilização de documentos pendentes de voos, nomeadamente no que respeita à possibilidade de remarcação de passagens sem custos adicionais ou de reembolso das passagens através de exfluxo monetário ou emissão de vouchers.

No que respeita ao programa “SATA Imagine”, tal como divulgado na nota 3.19 das demonstrações financeiras, a Entidade reconhece uma obrigação contratual com base no número de milhas atribuídas e não utilizadas nem caducadas. As milhas apuradas são valorizadas de acordo com o seu stand alone price considerando a retenção histórica de milhas. A responsabilidade associada ao programa de fidelização de clientes, a 31 de dezembro de 2020, ascende a 1.862 milhares de euros.

O Conselho de Administração efetua análises periódicas, quer do saldo da rubrica de Documentos pendentes de voo, de forma a verificar os bilhetes que já foram voados ou que perderam validade, quer do saldo da rubrica de Programa de fidelização de clientes, de forma a avaliar a utilização e validade das milhas.

- (i) validação do valor unitário atribuído por milha;
- (ii) reconhecimento das milhas atribuídas pelo sistema de gestão do programa, e não utilizadas nem caducadas, à data de 31 de dezembro de 2020, com as milhas consideradas para efeitos de mensuração das responsabilidades com o programa.

Verificámos, ainda, a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo em conta para o efeito as normas contabilísticas aplicáveis.



Pela sua relevância e pelo elevado nível de julgamento associado às estimativas realizadas no âmbito do reconhecimento do rédito do transporte aéreo de passageiros, este assunto constituiu uma matéria relevante de auditoria.

2. Estimativas para a manutenção e redelivery da frota

Divulgações relacionadas com a manutenção e redelivery da frota apresentadas nas notas 1.1.3, 3.2, 3.15, 3.17, 5.2, 5.9, 6, 8, 15 e 30 das demonstrações financeiras.

A estimativa para manutenção e redelivery da frota requerem a definição de um conjunto de pressupostos significativos por parte do Conselho de Administração, sendo, como mencionado na nota 5.2 do anexo das demonstrações financeiras, os mais relevantes: (i) a utilização das aeronaves e suas condições de navegabilidade, (ii) os custos esperados das intervenções, e (iii) taxa de desconto utilizada. Estas estimativas influenciam o registo das provisões para os trabalhos realizados imediatamente antes da devolução das aeronaves em regime de locação, designados por redelivery, assim como a determinação da vida útil das manutenções estruturais e a recuperabilidade das reservas de manutenção entregues aos locadores.

As estimativas dos encargos resultantes dos trabalhos de redelivery são reconhecidos no momento inicial, desde que possam ser estimados com fiabilidade, como provisões (nota 15), por contrapartida do respetivo direito de uso das aeronaves, o qual é depreciado linearmente ao longo do contrato de locação.

As manutenções estruturais, que incrementam a vida útil dos ativos subjacentes, são capitalizadas e reconhecidas inicialmente como um complemento ao direito de uso dos ativos, sendo subsequentemente depreciadas até ao momento

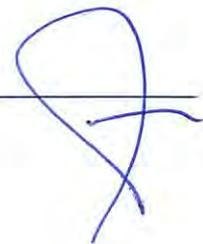
Compreensão e avaliação dos procedimentos realizados pela Entidade para construir estimativas para a manutenção e redelivery da frota.

Obtivemos os elementos de suporte ao cálculo das estimativas de manutenção, aprovado pelo Conselho de Administração, tendo apreciado a razoabilidade dos pressupostos assumidos.

Averiguámos a razoabilidade da taxa de desconto utilizada, para efeitos do reconhecimento da provisão de redelivery.

Validámos, igualmente, o reconhecimento das perdas por imparidade sobre as reservas de manutenção registadas em outras contas a receber, tendo por base as estimativas associadas à manutenção estrutural e redelivery das aeronaves.

Verificámos, ainda, a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo em conta para o efeito as normas contabilísticas aplicáveis.



da ocorrência da próxima manutenção e sujeitas a imparidade. A estimativa do prazo até à ocorrência da próxima manutenção é definida de acordo com o melhor julgamento da Administração, sendo esta revista na data de apresentação de contas. O período de ocorrência das manutenções estruturais das aeronaves em regime de locação, assim como a estimativa do respetivo valor, influencia, igualmente, a utilização das reservas de manutenção entregues aos locadores, sendo as mesmas recuperadas através da realização das manutenções.

Devido aos montantes envolvidos e ao elevado nível de julgamento associado aos pressupostos utilizados na estimativa para a manutenção e redelivery da frota, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

3. IFRS 16 – Modificações dos contratos de locações das aeronaves

Divulgações relacionadas com a IFRS 16 e modificações dos contratos de locação apresentadas nas notas 1.1.4, 3.2, 3.17, 5.9, 6, 16 e 30 das demonstrações financeiras.

A Entidade reconhece ativos sob direito de uso e passivos com obrigações contratuais de rendas vincendas de contrato de locação, cujos valores em 31 de dezembro de 2020 ascendem a 83.605 milhares de euros e 88.535 milhares de euros, respetivamente, baseado na estimativa de pagamentos a efetuar durante o prazo da locação correspondente ao período não cancelável de cada contrato, sendo utilizada, no desconto dos fluxos futuros, a respetiva taxa de juro implícita ou, caso esta não se encontre disponível, a taxa de juro incremental.

Devido aos impactos decorrentes da pandemia COVID-19, durante o exercício de 2020 foram negociadas modificações dos contratos de locação de aeronaves registados no âmbito da

A nossa abordagem inclui a execução dos seguintes procedimentos:

Obtenção e análise das alterações aos contratos de locação e avaliámos o seu adequado registo nos termos da IFRS 16, tomando em consideração as cláusulas estabelecidas, as quantias e encargos futuros a despende, bem como o prazo de locação.

Obtenção do cálculo dos impactos da IFRS 16 preparado pelo Conselho de Administração da Entidade, por forma a avaliar a aderência da metodologia e a adequabilidade dos pressupostos considerados com o enunciado na respetiva norma, bem como avaliámos o seu adequado registo nos termos da IFRS 16;

Averiguámos a razoabilidade da taxa de desconto utilizada no cálculo do valor presente das responsabilidades com locações.



IFRS 16, que se traduziram na extensão do prazo de locação e na alteração dos montantes das rendas. Estas modificações originaram um acréscimo nas rubricas de direito de uso de ativos e passivos com obrigações contratuais, no valor de 23.274 milhares de euros.

Consideramos este assunto como uma matéria relevante de auditoria devido ao impacto material nas demonstrações financeiras, assim como o grau de julgamento inerente ao conjunto de pressupostos e estimativas utilizados nos termos da IFRS 16, que se encontra divulgado na nota 5.9 do anexo das demonstrações financeiras.

Efetuámos o recálculo do montante dos direitos de uso de ativos e passivos com obrigações contratuais na data das respetivas modificações e na data de 31 de dezembro de 2020, bem como dos respetivos impactos da IFRS 16 nos resultados do exercício de 2020

Verificámos, ainda, a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo em conta para o efeito a norma contabilística aplicável.

Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras

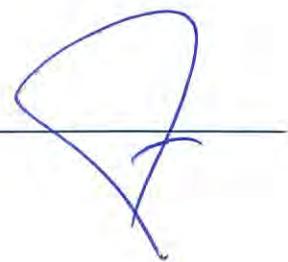
O órgão de gestão é responsável pela:

- 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 as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro (IFRS) adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística.
- elaboração do relatório de gestão nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorções materiais devido a fraude ou a erro;
- adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- avaliação da capacidade da Entidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira da Entidade.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

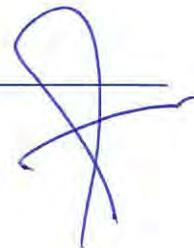
A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança, mas não é uma garantia 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;
- concluimos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre 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 os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria, incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificado durante a auditoria;



- das matérias que comunicamos aos encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, determinamos as que foram as mais importantes na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente e que são as matérias relevantes de auditoria. Descrevemos essas matérias no nosso relatório, exceto quando a lei ou regulamento proibir a sua divulgação pública;
- declaramos ao órgão de fiscalização que cumprimos os requisitos éticos relevantes relativos à independência e comunicamos-lhe todos os relacionamentos e outras matérias que possam ser percebidas como ameaças à nossa independência e, quando aplicável, quais as medidas tomadas para eliminar as ameaças ou quais as salvaguardas aplicadas.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras, bem como a verificação de que a demonstração não financeira foi apresentada.

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento à alínea e) do número 3 do artigo 451.º do Código das Sociedades Comerciais, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

Sobre a demonstração não financeira

Dando cumprimento ao número 6 do artigo 451.º do Código das Sociedades Comerciais, informamos que a Entidade incluiu no seu relatório de gestão a demonstração não financeira prevista no artigo 66º - B do Código das Sociedades Comerciais.

Sobre os elementos adicionais previstos no artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 537/2014

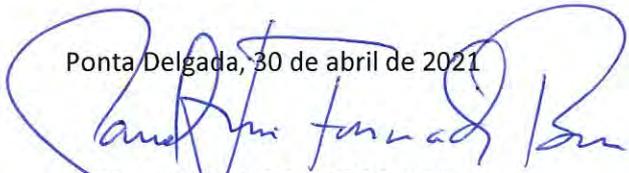
Dando cumprimento ao artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 537/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril, e para além das matérias relevantes de auditoria acima indicadas, relatamos ainda o seguinte:

- Fomos nomeados auditores da Entidade pela primeira vez na assembleia geral realizada a 11 de janeiro de 2018 para um mandato compreendido entre 2017 e 2019.
- O órgão de gestão confirmou-nos que não tem conhecimento da ocorrência de qualquer fraude ou suspeita de fraude com efeito material nas demonstrações financeiras. No planeamento e execução da nossa auditoria de acordo com as ISA mantivemos o ceticismo profissional e concebemos

procedimentos de auditoria para responder à possibilidade de distorção material das demonstrações financeiras devido a fraude. Em resultado do nosso trabalho não identificámos qualquer distorção material nas demonstrações financeiras devido a fraude.

- Confirmamos que a opinião de auditoria que emitimos é consistente com o relatório adicional que preparámos e entregámos ao órgão de fiscalização da Entidade em 30 de abril de 2021.
- Declaramos que não prestámos quaisquer serviços proibidos nos termos do número 8 do artigo 77.º do Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas e que mantivemos a nossa independência face à Entidade durante a realização da auditoria.
- Informamos que, para além da auditoria, não prestamos à Entidade quaisquer outros serviços permitidos.

Ponta Delgada, 30 de abril de 2021


UHY & ASSOCIADOS, SROC, LDA.

Manuel Luís Fernandes Branco (ROC nº 652)



Relatório de Auditoria

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2020 (que evidencia um total de 149.334.928 euros e um total de capital próprio negativo de 271.734.332 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 68.387.945 euros), a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos possíveis efeitos das matérias referidas nas alíneas a) e b), apresentadas na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da SATA Internacional – Azores Airlines, 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 as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

a) Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 encontra-se registado um valor de 10.461 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais respeitantes aos exercícios de 2014 a 2016, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Conforme divulgado na nota 1 do anexo contendo as notas explicativas, atendendo a que se encontra atualmente em curso a análise do Plano de Reestruturação 2021-2025 do Grupo SATA apresentado à Comissão Europeia, em 17 de fevereiro de 2021, no âmbito do auxílio de Estado aprovado pela referida Comissão em 18 de agosto de 2020, não foi realizada, a esta data, a análise da recuperabilidade dos referidos ativos por impostos diferidos, nos termos das IFRS. Tendo em consideração o acima exposto, conjugado com os resultados históricos da Entidade e a incerteza da evolução futura da pandemia COVID-19 e seus impactos na atividade do transporte aéreo, não nos é possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre a recuperabilidade dos referidos ativos por impostos diferidos, à data de 31 de dezembro de 2020.

b) Em 31 de dezembro de 2020 encontra-se registado um valor de 104.071 milhares de euros (2019: 54.878 milhares de euros) de ativos por direito de uso decorrentes essencialmente de contratos de locação de aeronaves. Conforme divulgado na nota 1 do anexo contendo as notas explicativas, atendendo a que se encontra atualmente em curso a análise do Plano de Reestruturação 2021-2025 do Grupo SATA apresentado à Comissão Europeia, em 17 de fevereiro de 2021, no âmbito do auxílio de Estado aprovado pela referida Comissão em 18 de agosto de 2020, não foi realizada, a esta data, a análise da recuperabilidade dos referidos ativos, nos termos das IAS 36 – Imparidade de ativos. Tendo em consideração o acima exposto, conjugado com o histórico de fluxos de caixa operacionais negativos da Entidade e com a incerteza da evolução futura da pandemia COVID-19 e seus impactos na atividade do transporte aéreo, não nos é possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre a recuperabilidade dos ativos por direito de uso decorrentes essencialmente de contratos de locação de aeronaves, à data de 31 de dezembro de 2020.

PricewaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.
Sede: Palácio Sottomayor, Rua Sousa Martins, 1 - 3º, 1069-316 Lisboa, Portugal
Receção: Palácio Sottomayor, Avenida Fontes Pereira de Melo, nº16, 1050-121 Lisboa, Portugal
Tel: +351 213 599 000, Fax: +351 213 599 999, www.pwc.pt
Matriculada na CRC sob o NIPC 506 628 752, Capital Social Euros 314,000
Inscrita na lista das Sociedades de Revisores Oficiais de Contas sob o nº 183 e na CMVM sob o nº 20161485

PricewaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda. pertence à rede de entidades que são membros da PricewaterhouseCoopers International Limited, cada uma das quais é uma entidade legal autónoma e independente.

A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISAs) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção “Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras” abaixo. Somos independentes da Entidade nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.1.5 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2020 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo por base (i) a aprovação da Comissão Europeia, em 18 de agosto de 2020, de apoio à liquidez do Grupo SATA, sob a forma de garantia de empréstimo, no montante de 133 milhões de euros, ao abrigo das regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais; (ii) o Plano de Reestruturação 2021-2025 apresentado pelo Grupo SATA à Comissão Europeia, em 17 de fevereiro de 2021, o qual apresenta uma perspetiva de crescimento gradual da sua atividade, apesar da redução relevante embutida nas projeções face à sua atividade prévia à pandemia COVID-19, conjugada com uma estratégia de reestruturação de frota e de rede e redução de custos operacionais, estando, atualmente, em processo de negociação e defesa do mesmo; (iii) a devolução respeitante aos aumentos de capital realizados em anos anteriores pelo acionista único da SATA Air Açores, no valor de 73 milhões de euros, dos quais, a esta data, se encontram liquidados 51 milhões de euros; e (iv) o apoio financeiro do acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.5 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da devolução do montante remanescente de 22 milhões de euros respeitante a aumentos de capital realizados na SATA Air Açores em anos anteriores, (ii) da aprovação de um Plano de Reestruturação por parte da Comissão Europeia, (iii) bem como da evolução da pandemia COVID-19, nomeadamente quanto ao cenário de um eventual agravamento da mesma para além do que se estima no Plano de Reestruturação 2021-2025 que venha a ser aprovado.

Tendo em consideração os potenciais impactos no setor do transporte aéreo e na atividade operacional e financeira futura do Grupo SATA, os fatores acima descritos poderão originar a necessidade de obtenção de recursos financeiros adicionais face aos estimados no Plano de Reestruturação 2021-2025 que venha a ser aprovado, o que representa uma incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade do Grupo SATA em manter a continuidade das suas operações.

No entanto, tendo em consideração o cenário base considerado nas projeções embutidas no Plano de Reestruturação 2021-2025 e a expectativa quanto à sua aprovação por parte da Comissão Europeia, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez do Grupo SATA se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas, a esta data, para o prazo de doze meses.

As demonstrações financeiras não incluem qualquer ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

A nossa opinião não é modificada em relação a esta matéria.

Matérias relevantes de auditoria

As matérias relevantes de auditoria são as que, no nosso julgamento profissional, tiveram maior importância na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente. Essas matérias foram consideradas no contexto da auditoria das demonstrações financeiras como um todo, e na formação da opinião, e não emitimos uma opinião separada sobre essas matérias. Além das matérias descritas na secção “Bases para a Opinião com Reservas” e na secção “Incerteza material relacionada com a continuidade”, consideramos que as matérias descritas abaixo são as matérias relevantes de auditoria a comunicar neste relatório.

Matérias relevantes de auditoria

Síntese da abordagem de auditoria

Reconhecimento do rédito, incluindo responsabilidades com documentos pendentes de voo e programa de fidelização de clientes

Divulgações relacionadas com o rédito apresentadas nas notas 1.1.3, 3.19, 5.5, 5.6, 18, 21 e 24 das demonstrações financeiras.

Em 31 de dezembro de 2020, as vendas e serviços prestados ascendem a 56.925 milhares de euros, os quais correspondem, essencialmente, ao transporte de passageiros.

Tal como divulgado na nota 3.19 das demonstrações financeiras, no momento da venda, o valor é registado como um passivo na rubrica de Documentos pendentes de voo, a qual, a 31 de dezembro de 2020, ascende a 26.246 milhares de euros, sendo o respetivo rédito reconhecido quando o transporte é efetuado ou no momento da caducidade do bilhete, tendo em consideração neste caso as condições associadas à sua venda e respetiva estimativa quanto à probabilidade do passageiro solicitar o respetivo reembolso ou emissão de novo bilhete.

Os procedimentos de auditoria incluíram, entre outros, o entendimento e a avaliação dos diversos sistemas de informação relacionados com o reconhecimento do rédito de transporte de passageiros, a identificação e avaliação da eficiência operacional do sistema de controlo interno da Entidade associado aos processos de gestão de sistemas de informação, tendo para o efeito recorrido a especialistas em auditoria de sistemas de informação, bem como à avaliação dos respetivos controlos-chave destinados a assegurar o correto, completo e atempado reconhecimento do rédito de transporte de passageiros.

Procedemos à realização de testes substantivos específicos sobre o rédito de transporte de passageiros e o saldo da rubrica de Documentos pendentes de voo, nomeadamente a reconciliação da listagem de documentos pendentes de voo com os montantes reconhecidos nas demonstrações financeiras, a validação, por amostragem, dos diversos *inputs* da listagem de documentos pendentes de voo, a reconciliação da listagem de receita voada com

Matérias relevantes de auditoria

Tal como divulgado nas notas 3.19 e 5.5 das demonstrações financeiras, a rubrica de Documentos pendentes de voo respeita ao saldo de voos não realizados até essa data, correspondendo a uma obrigação de prestação do serviço no futuro ou a uma obrigação de reembolso do valor do bilhete conforme definido nos termos contratuais.

Na sequência da eclosão da pandemia COVID-19, a Entidade sofreu, a partir de março de 2020, uma redução significativa da sua atividade, em resultado de uma acentuada quebra da procura e da imposição de restrições governamentais à circulação aérea, o que gerou o cancelamento de diversos voos.

Neste enquadramento, o Conselho de Administração reviu a política de utilização de documentos pendentes de voos, nomeadamente no que respeita à possibilidade de remarcação de passagens sem custos adicionais ou de reembolso das passagens através de exfluxo monetário ou emissão de *vouchers*.

No que respeita ao programa "SATA Imagine", tal como divulgado na nota 3.19 das demonstrações financeiras, a Entidade reconhece uma obrigação contratual com base no número de milhas atribuídas e não utilizadas nem caducadas. As milhas apuradas são valorizadas de acordo com o seu *stand alone price* considerando a redenção histórica de milhas. A responsabilidade associada ao programa de fidelização de clientes, a 31 de dezembro de 2020, ascende a 1.862 milhares de euros.

O Conselho de Administração efetua análises periódicas, quer do saldo da rubrica de Documentos pendentes de voo, de forma a verificar os bilhetes que já foram voados ou que perderam validade, quer do saldo da rubrica de Programa de fidelização de clientes, de forma a avaliar a utilização e validade das milhas.

Síntese da abordagem de auditoria

o rédito reconhecido nas demonstrações financeiras e a análise das reconciliações bancárias. Efetuámos, também, procedimentos de revisão analítica para as diversas categorias de rédito de transporte de passageiros, nomeadamente, tarifas, taxas e comissões.

No que respeita ao programa "SATA Imagine", os procedimentos de auditoria que desenvolvemos, incluíram, entre outros, a validação dos cálculos incorporados para determinação do *stand alone price*, assim como a reconciliação das milhas atribuídas pelo sistema de gestão do programa, e não utilizadas, à data de 31 de dezembro de 2020, com a quantidade de milhas consideradas para efeitos de mensuração das responsabilidades com o programa.

Verificámos, igualmente, a adequabilidade das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e o que foi considerado relevante.

Matérias relevantes de auditoria**Síntese da abordagem de auditoria**

Face à expressão dos montantes em causa, bem como ao grau de julgamento inerente ao reconhecimento do rédito, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

IFRS 16 - Modificações dos contratos de locação de aeronaves

Divulgações relacionadas com a IFRS 16 e modificações dos contratos de locação apresentadas nas notas 1.1.4, 3.2, 3.17, 5.8, 6, 16 e 30 das demonstrações financeiras.

A Entidade reconhece ativos sob direito de uso e passivos com obrigações contratuais de rendas vincendas de contrato de locação, cujos valores em 31 de dezembro de 2020 ascendem a 83.605 milhares de euros e 88.535 milhares de euros, respetivamente, baseado na estimativa de pagamentos a efetuar durante o prazo da locação correspondente ao período não cancelável de cada contrato, sendo utilizada, no desconto dos fluxos futuros, a respetiva taxa de juro implícita ou, caso esta não se encontre disponível, a taxa de juro incremental.

Tendo em consideração os impactos decorrentes da pandemia COVID-19, durante o exercício de 2020 foram negociadas modificações dos contratos de locação de aeronaves registados no âmbito da IFRS 16. As negociações efetuadas foram relativas à extensão das datas de maturidade dos contratos e/ou prorrogação das datas de pagamento e/ou alteração dos montantes das rendas. Estas modificações originaram um acréscimo nas rubricas de direito de uso de ativos e passivos com obrigações contratuais, no valor de 23 milhões de euros.

Face à expressão dos montantes em causa, assim como o grau de julgamento inerente ao conjunto de pressupostos e estimativas

Os nossos procedimentos de auditoria incluíram, entre outros, a obtenção do cálculo dos impactos da IFRS 16 preparado pelo Conselho de Administração da Entidade, por forma a avaliar a aderência da metodologia e a adequabilidade dos pressupostos considerados com o enunciado na respetiva norma.

Testámos a frota considerada no cálculo acima referido com base nas respostas obtidas por parte das locadoras por forma a garantir a totalidade da mesma, tendo em consideração a definição de locação embutida na norma.

Obtivemos e analisámos os contratos de locação considerados relevantes e avaliámos o seu adequado registo nos termos da IFRS 16, tomando em consideração as cláusulas estabelecidas, as quantias e encargos futuros a despendar, bem como o prazo de locação.

Testámos, igualmente, o cálculo da taxa de juro implícita e verificámos que as condições se encontram de acordo com os respetivos contratos. Nos casos em que a mesma não se encontra disponível, analisámos a taxa de juro incremental considerada, tendo por base as características específicas de cada contrato de locação e respetiva aeronave.

Efetuámos o recálculo do montante dos direitos de uso de ativos e passivos com obrigações contratuais na data das respetivas modificações e na data de 31 de dezembro de 2020, bem como dos respetivos impactos da IFRS 16 nos resultados do exercício de 2020.

Matérias relevantes de auditoria

utilizados nos termos da IFRS 16, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

Síntese da abordagem de auditoria

Verificámos, igualmente, a adequabilidade das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e o que foi considerado relevante.

Estimativas associadas à manutenção e redelivery da frota

Divulgações relacionadas com a manutenção e redelivery da frota apresentadas nas notas 1.1.3, 3.2, 3.15, 3.17, 5.2, 5.8, 6, 8, 15 e 30 das demonstrações financeiras.

Tal como divulgado na nota 5.2 das demonstrações financeiras, as estimativas para a manutenção e *redelivery* da frota requerem a definição de um conjunto de pressupostos significativos por parte do Conselho de Administração, assentes em previsões com elevado grau de julgamento, nomeadamente, a utilização das aeronaves e suas condições de navegabilidade, custo das intervenções, cláusulas contratuais e eventuais renegociações dos contratos de locação. Estas estimativas influenciam o registo das provisões para os trabalhos realizados imediatamente antes da devolução das aeronaves em regime de locação, designados por *redelivery*, assim como a determinação da vida útil das manutenções estruturais e a recuperabilidade das reservas de manutenção entregues aos locadores.

No que respeita à estimativa dos encargos resultantes dos trabalhos de *redelivery*, estes são reconhecidos, desde que possam ser estimados com fiabilidade, como provisões, por contrapartida do respetivo direito de uso das aeronaves, o qual é depreciado linearmente ao longo do contrato de locação.

Relativamente às manutenções estruturais, que incrementam a vida útil dos ativos subjacentes, são capitalizadas e reconhecidas como um complemento ao direito de uso dos ativos,

Desenvolvemos diversos procedimentos de auditoria com o objetivo de avaliar a razoabilidade das estimativas para manutenção e *redelivery* da frota, nomeadamente, o entendimento e apreciação dos processos e procedimentos de controlo interno adotados pela Entidade no que respeita ao seu apuramento.

Obtivemos os elementos de suporte ao cálculo das estimativas de manutenção e *redelivery*, aprovado pelo Conselho de Administração, tendo apreciado a razoabilidade dos pressupostos assumidos. Questionámos os técnicos internos da área de manutenção e o Conselho de Administração quanto à razoabilidade dos mesmos e verificámos os cálculos efetuados.

Analisámos os diferentes períodos de intervenção considerados nas estimativas, atendendo às especificidades de cada aeronave, assim como a estimativa de custos a incorrer no futuro e a razoabilidade da taxa de desconto utilizada, tendo por base as condições que se encontram definidas contratualmente, assim como a informação fornecida por engenheiros internos com experiência específica desta matéria.

Validámos, igualmente, o reconhecimento das perdas por imparidade sobre as reservas de manutenção registadas em outras contas a receber, tendo por base as estimativas associadas à manutenção estrutural e *redelivery* das aeronaves.

Matérias relevantes de auditoria

sendo subsequentemente depreciadas até à ocorrência da nova manutenção e sujeitas a imparidade. A estimativa do prazo até à ocorrência da próxima manutenção é definida de acordo com o melhor julgamento do Conselho de Administração, sendo esta revista a cada data de relato. O período estimado de ocorrência das manutenções estruturais das aeronaves em regime de locação, assim como a estimativa do respetivo valor, tem impacto na utilização das reservas de manutenção entregues aos locadores, sendo as mesmas recuperadas através da realização das referidas manutenções.

Face aos montantes envolvidos e ao elevado nível de julgamento associado aos pressupostos utilizados na estimativa para a manutenção e *redelivery* da frota, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

Síntese da abordagem de auditoria

Verificámos a adequabilidade das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e o que foi considerado relevante.

Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

- a) 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 as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia;
- b) elaboração do relatório de gestão, nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- c) criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorção material devido a fraude ou erro;
- d) adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- e) avaliação da capacidade da Entidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira da Entidade.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou erro, e 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 ISAs 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 ISAs, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

- a) 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;
- b) 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;
- c) avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- d) concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluímos 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;
- e) avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- f) comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria;

g) das matérias que comunicamos aos encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, determinamos as que foram as mais importantes na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente e que são as matérias relevantes de auditoria. Descrevemos essas matérias no nosso relatório, exceto quando a lei ou regulamento proibir a sua divulgação pública; e

h) declaramos ao órgão de fiscalização que cumprimos os requisitos éticos relevantes relativos à independência e comunicamos todos os relacionamentos e outras matérias que possam ser percecionadas como ameaças à nossa independência e, quando aplicável, as respetivas salvaguardas.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras, bem como a verificação de que a demonstração não financeira foi apresentada.

Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório de gestão

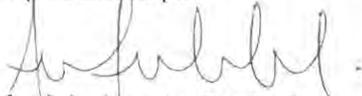
Dando cumprimento aos requisitos legais aplicáveis, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas na secção "Bases para a opinião com reservas" do Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e a apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

Sobre a demonstração não financeira

Informamos que a Entidade incluiu no seu relatório de gestão a demonstração não financeira prevista no artigo 66.º-B do Código das Sociedades Comerciais.

30 de abril de 2021

PricewaterhouseCoopers & Associados
- Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.
representada por:



António Joaquim Brochado Correia, R.O.C.

Será tempo de reajustar planos, face ao mundo incerto em que vivemos. É hora de retomar a estratégia que permitirá desenvolver todo o potencial do Grupo SATA.

Seja muito bem-vindo a bordo, esteja onde estiver!

Analisámos o presente e planeámos novamente o futuro, com novos conhecimentos, mas sobretudo com uma nova realidade. Uma realidade que encaramos com toda a positividade, certos de que, junto com os desafios, nos traz excelentes oportunidades.

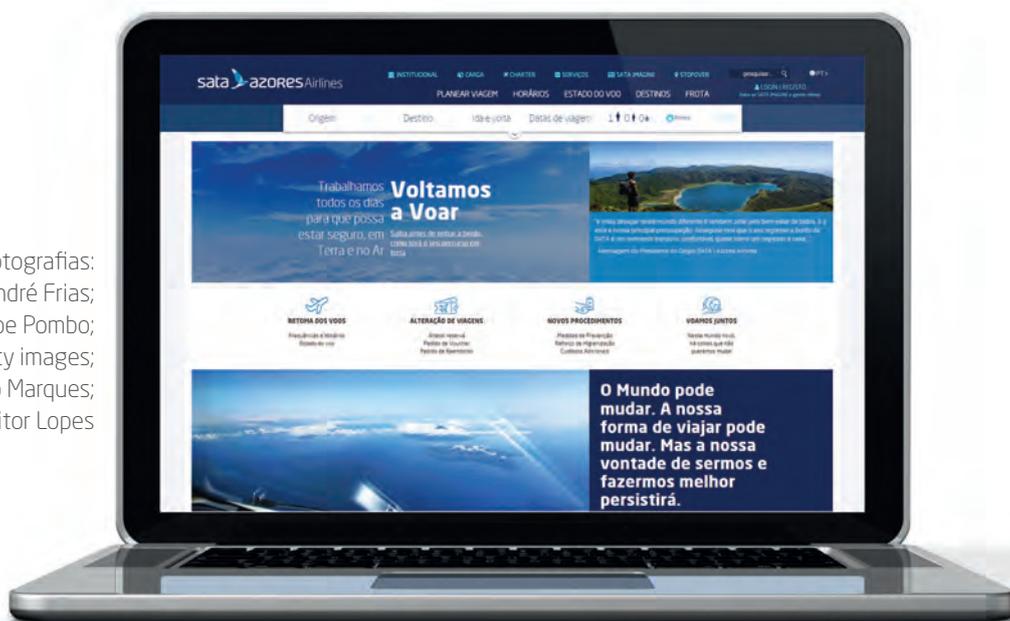
Retomamos a nossa missão com o objetivo de sempre: simplificar, acolher e receber bem todos os que nos procuram.

Oferecemos mais do que a experiência de uma viagem: oferecemos segurança, aconchego e tranquilidade, através de um serviço que se guia por princípios de responsabilidade social e ambiental.

Oferecemos uma experiência verdadeiramente açoriana, esteja a bordo de um dos nossos aviões ou na tranquilidade da sua casa, a navegar no nosso site. Esteja nos Açores ou em qualquer lugar do mundo.



Fotografias:
Airbus; Alexandre Sousa; André Frias;
Bombardier; Filipe Pombo;
Filipe Martins do Vale; Getty images;
Paulo Melo; Pedro Marques;
Vasco Lopes Cordeiro; Vitor Lopes





WWW.AZORES AIRLINES.PT

VOAMOS
JUNTOS



sata | azores Airlines

voamos juntos