



RELATÓRIO DE GESTÃO 2021  
SATA GESTÃO DE AERÓDROMOS



# REORGANIZÁMO-NOS. MELHORÁMOS A EFICIÊNCIA DOS NOSSOS SERVIÇOS.

OS RESULTADOS DO NOSSO TRABALHO,  
OBTIDOS NO FINAL DE 2021,  
FORTALECEM A NOSSA MOTIVAÇÃO PARA  
FAZER CADA VEZ MAIS É MELHOR.

2021 foi o ano em que, com os processos inerentes à pandemia já bem conhecidos e devidamente implementados, pudemos dedicar-nos inteiramente à reorganização da nossa “casa”.

Restruturámos áreas fundamentais da nossa empresa, como o são a área operacional, administrativa, financeira e de gestão de informação, com o objetivo de melhorarmos substancialmente os serviços que prestamos.

Consequentemente, foi possível recuperar a confiança de clientes, parceiros e fornecedores.

O nosso grande objetivo manteve-se e está a ser atingido de forma consistente: trabalhar, com dedicação e confiança, para consolidar o fundamental equilíbrio operacional e financeiro do Grupo SATA.

# ÍNDICE

- 04** MENSAGEM DO PRESIDENTE
- 06** PRINCÍPIO DA CONTINUIDADE
- 10** INDICADORES CHAVE
- 12** O NOSSO ADN
  - MISSÃO | VISÃO | VALORES
  - A SATA GESTÃO DE AERÓDROMOS
  - AS PESSOAS
  - SUSTENTABILIDADE
  - GOVERNO DA SOCIEDADE
  - GESTÃO DO RISCO
- 26** ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO
- 44** ANÁLISE DE RESULTADOS
- 48** EVOLUÇÃO DO SEGMENTO DE NEGÓCIO
- 52** ASPETOS REGULAMENTARES
- 56** SOBRE O RELATÓRIO
- 57** GLOSSÁRIO
- 58** ANEXOS FINANCEIROS



## MENSAGEM DO PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Voar em turbulência resume, de forma muito sintética e ilustrativa, o que foi o ano de 2021.

Nos primeiros 4 meses, até abril de 2021, parecia que o calendário se tinha esquecido de mudar a página do ano, posto que o desassossego causado pela variante Delta da pandemia de covid-19 continuou, como no ano anterior, a marcar os dias. Depois, de maio a novembro, voltámos gradualmente à normalidade, a respirar de alívio, a poder ver e abraçar os nossos. Finalmente, quando ansiávamos todos por um Natal descansado em família, eis que surge o vilão Ómicron, como que a dar nota que a pandemia estava longe de assumir a derrota. No Grupo SATA, tivemos obviamente de lidar com estas condições. Dadas as circunstâncias, o balanço é bem positivo. Desde o início da pandemia, no ano anterior e para além de lidar com as disrupções por esta causada, tínhamos iniciado um processo de transformação. Radical, mas discreto. Inclusivo, mas determinado. Transversal e cooperativo.

Assegurada a proteção sanitária o melhor possível, começámos pela transformação da operação aérea, seguida das áreas de suporte. Começámos por reorganizar a área operacional, pois desta dependem os serviços que prestamos.

A iniciativa mais visível foi a implementação do Centro de Controlo

## “EM 2021 ASSISTIMOS À IMPLEMENTAÇÃO DE VÁRIAS INICIATIVAS, QUE OCORRERAM NUM PROCESSO INTEGRADO COM VISTA À TRANSFORMAÇÃO DAS EMPRESAS. E DESTES ESFORÇO COLETIVO JÁ SURTIRAM RESULTADOS.”

Operacional Integrado, um instrumento fundamental, mas nunca antes concretizado. Juntamente com outras iniciativas discretas, pouco perceptíveis ao passageiro, mas muito eficazes na agilização de procedimentos, conquistámos maior eficiência em todos os pontos da operação aérea. Depois, paulatinamente, estendemos a outras áreas e, em particular, às mais exigentes em termos comerciais, financeiros, administrativos e de gestão da informação. Entre as iniciativas mais decisivas, destacamos a implementação da tarifa Açores, operacionalizada em tempo recorde, e que tornar-se-ia um fator promotor da coesão social e do desenvolvimento económico dos Açores.

Do contínuo desenrolar de iniciativas que ocorreram num processo estruturado, resultou uma nova forma de trabalhar. E surgiram resultados. Tivemos, no total do ano de 2021, um nível de tráfego apenas cerca de 25% abaixo de 2019, que compara favoravelmente com a diminuição de cerca de 45% avançada para o setor, como indicado pela IATA. Alcançámos, consistentemente, níveis de pontualidade acima dos 90%, históricos para o Grupo SATA. Vimos baixar o número de reclamações de passageiros em cerca de 80% em relação ao período pré-pandemia e que nos destacou pela positiva nos relatórios do regulador ANAC. Em consequência, o indicador de

satisfação dos passageiros NPS - Net Promoter Score, que começámos a usar em maio, apresentou valores acima da média da indústria. Apesar destas conquistas, sabemos ter um caminho ainda a percorrer e erros a corrigir. Porém, é um facto que temos hoje maior e melhor controlo na gestão da informação e que estamos a interagir melhor com os nossos parceiros, junto dos quais conseguimos conquistar capital de confiança. Em termos de resultados financeiros, o grupo apresentou um Resultado Operacional antes de impostos, depreciações, amortizações e juros (vulgo EBITDA) com um valor positivo, pela primeira vez em 5 anos, apesar da quebra de mais de 40 milhões de Euros na receita, em comparação com o último ano pré-pandemia. E, com a lealdade dos nossos passageiros, esperamos poder atingir níveis de receita comparáveis com o ano pré-pandémico de 2019 já em 2022.

O principal mérito e agradecimento pelo que já conquistámos vai para os nossos trabalhadores, que concordaram participar ativamente no processo de transformação, que, quando necessário, souberam trabalhar bem a partir de casa; que aprenderam e adaptaram-se a novas ferramentas tecnológicas; que se prontificaram a substituir colegas, em terra e no ar, quando a pandemia exigiu flexibilidade e alteração constante do planeado; que assumiram tantas outras

atitudes, em tão diversas áreas e funções, de modo a garantir que nenhum voo se deixaria de fazer e que nenhum trabalho ficaria por concluir. O dia a dia reforçou-nos a convicção de que estamos todos empenhados em fazer destas empresas uma referência que a todos possa envaidecer, uma referência positiva, que orgulhe todos os açorianos e todos os que se afeiçoaram ao Arquipélago. Que sirva os Açores.

Luís Rodrigues

# PRINCÍPIO DA CONTINUIDADE

Os impactos da covid-19 causaram uma deterioração significativa nas condições económicas e um aumento na incerteza económica de algumas empresas e setores. Não se sabe ao certo quando se dará o regresso à normalidade pré-pandemia, contudo, graças à resposta política rápida e eficaz e ao sucesso do processo de vacinação, a recuperação das economias, em particular da economia portuguesa, tem-se demonstrado positiva.

O risco iminente do surgimento de novas vagas da pandemia é uma realidade. Contudo, dado o avanço no processo de vacinação a nível mundial, os impactos esperados em termos das economias e das empresas são, agora, menos significativos. Após uma queda de 8,4% em 2020, o PIB português voltou a crescer 4,9% em 2021 e deverá crescer 5,8% em 2022. Para tal, muito contribui o facto de quase 90% da população portuguesa já estar completamente vacinada, a taxa mais elevada da OCDE.

No entanto, é importante realçar que a atividade económica em setores fundamentais da economia, como o turismo, os transportes e a hotelaria, continua muito aquém dos níveis anteriores à crise.

A atenção dada à vacina não se restringe à área da saúde e ao desejo das pessoas circularem novamente com segurança. A vacinação será uma das chaves para a recuperação da economia, após um 2020 que trouxe uma das piores crises globais em décadas. Nos últimos meses de 2020, a perspetiva de uma vacina foi, inclusive, um dos principais impulsores das bolsas de valores pelo

mundo, refletindo as expectativas positivas trazidas pela possibilidade de imunização da população.

De acordo com dados da Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO), o impacto da pandemia de covid-19 na Europa em 2021 resultou numa redução de 49% do tráfego aéreo no conjunto do ano face a 2019, equivalente a menos 2,2 mil milhões de passageiros. Espera-se que em 2022 este impacto seja menor, com uma redução de passageiros a rondar os 26% a 30%, representando cerca de 1,2/1,3 mil milhões de passageiros a menos.

Tendo em conta todo o enquadramento acima descrito, na preparação das demonstrações financeiras para o exercício findo em 31 de dezembro de 2021, 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 Tratado de Funcionamento da União Europeia em matéria de auxílios estatais, 133 milhões de Euros de apoio à liquidez da SATA Air Açores, para que fosse possível cumprir as obrigações de serviço público, prestar serviços essenciais e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores. Mais tarde, em abril de 2021, foi aprovada uma medida de apoio de 12 milhões de Euros a favor do Grupo SATA, como compensação pelos prejuízos sofridos em consequência direta das restrições de viagens impostas devido à pandemia de coronavírus, e simultaneamente a CE aprovou 122,5 milhões de Euros de apoio adicional à liquidez da SATA Air Açores, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários. Em novembro de 2021 a CE aprovou i) uma prorrogação do apoio à liquidez aprovado na decisão de início do procedimento e aumentado e prolongado na decisão de extensão (acima referidos) e ii) que as autoridades portuguesas alterassem a forma do apoio à liquidez, sendo a garantia pública substituída por um empréstimo direto, no montante de 82,5 milhões de Euros. A 17 de fevereiro 2021 a SATA Air Açores entregou à Comissão Europeia o Plano de Reestruturação, agora aprovado a 7 de junho de 2022. Importa, ainda, referir que, no âmbito da aprovação do Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, serão realizados aumentos de capital por parte do Governo Regional dos Açores (GRA), tendo o Grupo SATA autorização para levantar um emprés-

timo garantido pelo GRA. 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, no montante de 72,6 milhões de Euros, mais 815 mil Euros de juros. Esta devolução surge no seguimento de uma investigação, por parte da Comissão Europeia, para avaliar se certas medidas de apoio público tomadas por Portugal a favor da SATA Air Açores estavam conforme as regras da UE, nomeadamente em matéria de auxílios estatais a empresas em dificuldade, mais concretamente se os aumentos de capital realizados pelo acionista único da SATA Air Açores, o GRA, constituíram um auxílio estatal que deveria ter sido previamente notificado à Comissão Europeia. Quando o mundo começava a reerguer-se dos impactos provocados pela covid-19, inicia-se uma invasão militar na Ucrânia por parte da Rússia, a 24 de fevereiro de 2022, considerada uma “catástrofe” para o mundo e que vai reduzir o crescimento económico global, tendo já consequências estimadas duradouras para a economia mundial. Alguns efeitos do conflito nas economias devem continuar mesmo com o seu fim, reduzindo o ritmo da atividade económica mundial. O mercado mais afetado, porém, tem sido o europeu, com previsão de queda de atividade e alta do desemprego, o que pode

acabar por ter repercussões negativas na atividade económica global. Outra consequência diretamente associada à invasão militar está relacionada com o aumento do preço das commodities. A Rússia e a Ucrânia são países relevantes na produção de grãos como soja, milho e trigo, e a economia russa é bastante ligada ao petróleo, gás natural e minerais como o alumínio. Especialmente problemático é o petróleo, principalmente quando estamos a olhar para os indicadores financeiros de uma companhia aérea, cujo barril de Brent passou da casa dos 90 USD para os 120 USD. Com muitos países já com níveis de inflação elevados e uma economia em dificuldades, fruto dos dois anos de covid-19, esta alta piorou ainda mais as condições da economia global, forçando os países a aumentarem os juros para combater a inflação, à custa de uma redução da atividade económica. A Europa, altamente dependente do gás russo para energia e aquecimento, vê os preços a aumentar substancialmente, piorando o cenário inflacionário do continente e gerando um desafio para o Banco Central Europeu (BCE) de conter a inflação, mas evitar recessão. O orçamento de 2022, preparado pela gestão e aprovado pelo Conselho de Administração, pressupõe um aumento da procura de passageiros com uma recuperação mais forte do tráfego. Contudo, 2022 será um ano de desafios a nível dos custos, resultado do acima exposto. Comparando com 2019, antecipa-se um aumento em termos do número de passageiros.

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.

Mais recentemente, em março de 2022, outro fator com potencial impacto na atividade do Grupo SATA diz respeito à crise sismovulcânica verificada na Ilha de São Jorge, ilha do Grupo Central, tendo sido declarada a situação de alerta. A interdição e evacuação de populações está a decorrer. A atividade sísmica na ilha de São Jorge continua acima do normal, tendo o Centro de Informação e Vigilância Sismovulcânica dos Açores elevado o nível de alerta vulcânico na ilha de São Jorge para V4 (de um total de cinco), significando possibilidade real de erupção.

## O ORÇAMENTO DE 2022, PRESSUPÕE UM AUMENTO DA PROCURA DE PASSAGEIROS COM UMA RECUPERAÇÃO MAIS FORTE DO TRÁFEGO.

A verificar-se este cenário, a atividade da SATA Air Açores e da própria SATA Internacional poderá ficar comprometida, visto que, tal como já aconteceu no passado noutras situações (ex.: vulcão do glaciador Eyjafjallajökull, no sul da Islândia), as nuvens de cinzas expelidas pelo vulcão podem obrigar ao encerramento de espaço aéreo e aeroportos, pelo menos no Grupo Central, constituído por cinco ilhas – Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico e Faial, levando ao cancelamento de alguns voos para estas ilhas.

O risco que uma situação destas representa para o transporte aéreo prende-se com a forma como afeta a visibilidade e a possibilidade de partículas microscópicas serem sugadas para os reatores dos aviões e provocar avarias.

A verificar-se este cenário de erupção vulcânica estima-se um impacto significativo no setor turístico da ilha/ilhas do Grupo Central, com abrandamento da atividade do Grupo SATA, gerando eventualmente a neces-

sidade de reprogramação e desvio de voos para outras ilhas. Daqui resultará um decréscimo exponencial do número de visitantes, afetando diretamente empresas e economia dependentes da receita gerada pelo turismo.

A Administração entende que a preparação das demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2021 deverá ser realizada com base no princípio da continuidade, tendo em consideração: (i) a aprovação do Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, e (ii) o apoio financeiro acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Tendo em consideração a situação atual em que a SATA se encontra, a continuidade das operações encontra-se dependente (i) da concretização dos aumentos de capital definidos no Plano de Reestruturação, (ii) da obtenção do financiamento garantido pelo GRA, (iii) 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 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, (iv) da evolução da guerra despoletada pela invasão da Rússia à Ucrânia e (v) da evolução da atividade sismovulcânica na Ilha de São Jorge. Tendo em consideração os potenciais impactos no setor do transporte aéreo e na atividade operacional e financeira futura da Empresa, os fatores acima descritos poderão originar a necessidade de obtenção de recursos financeiros adicionais face aos estimados no Plano de Reestruturação Aprovado, o que representa uma incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade de a Empresa em manter a continuidade das suas operações. Não obstante, e embora ainda se prevejam que os próximos tempos se

mantenham difíceis, num contexto de incerteza significativa associada à covid-19 e à invasão militar russa na Ucrânia, a evolução da receita, que se estima ser superior ao período pré-pandemia, poderá ser em parte compensada por uma política mais agressiva em termos de custos, apesar do agravamento severo do custo do fuel, para que o EBITDA melhore. Todavia, num contexto de incerteza significativa associada à covid-19, à guerra e à atividade sismovulcânica, o Conselho de Administração considera que existem cenários pessimistas que podem criar dúvidas sobre a capacidade da Empresa conseguir alcançar os resultados estimados em 2022, nomeadamente se houver a propagação descontrolada de novas variantes e a manutenção ou mesmo reforço das medidas sanitárias impostas pelos governos, bem como se a guerra na Ucrânia for de longa duração, impactando significativamente os preços das commodities. A atividade sismovulcânica na Ilha de São Jorge poderá também impactar

em termos do turismo e número de voos realizados. Na eventualidade improvável de estes fatores de incerteza se materializarem, a SATA pode ter alguns constrangimentos. Contudo, considerando 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 da Empresa 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 nenhum ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

**EMBORA AINDA SE PREVEJAM QUE OS PRÓXIMOS TEMPOS SE MANTENHAM DIFÍCEIS, NUM CONTEXTO DE INCERTEZA ASSOCIADA À COVID-19 E À GUERRA NA UCRÂNIA, ESTIMA-SE QUE A EVOLUÇÃO DA RECEITA SEJA SUPERIOR À DO PERÍODO PRÉ-PANDEMIA.**

# INDICADORES CHAVE

JANEIRO A DEZEMBRO DE 2021

## TOTAL DE MOVIMENTOS DE PASSAGEIROS

2020: 138.773  
2019: 293.295

**246.397**

## TOTAL DE MOVIMENTOS DE AERONAVES

2020: 4.872  
2019: 6.224

**6.132**

## CARGA/CORREIO NOS AERÓDROMOS (TON)

2020: 1.087  
2019: 1.111

**1.222**



O DESEMPENHO FINANCEIRO  
E OPERACIONAL ALCANÇOU  
UMA RECUPERAÇÃO NOTÁVEL.

**APESAR DE UM PRIMEIRO SEMESTRE**  
AINDA FORTEMENTE AFETADO PELA PANDEMIA,  
**A PROCURA DE VOOS CONSEGUIU,**  
NO SEGUNDO SEMESTRE DE 2021,  
**SUPERAR AS PERSPETIVAS PARA O SETOR.**

**EBITDA<sup>1</sup> (MILHARES €)**

2020: -641  
2019: -377

**-255**

**RESULTADO LÍQUIDO  
(MILHARES €)**

2020: -996  
2019: 69

**-10**

**DÍVIDA LÍQUIDA<sup>2</sup>  
(MILHARES €)**

2020: 696  
2019: 850

**-6.167**

**TRABALHADORES**

2020: 26  
2019: 27

**24**

**HORAS DE FORMAÇÃO**

2020: 84  
2019: 395

**2.097**

<sup>1</sup> Resultado operacional excluindo depreciações e amortizações, gastos de reestruturação e imparidades.

<sup>2</sup> Valor inclui Dívida Intra-grupo.

# O NOSSO ADN

TRABALHAMOS  
TODOS OS DIAS  
PARA QUE CADA  
UM DOS NOSSOS  
PASSAGEIROS SE  
SINTA SEGURO,  
RECEBIDO E  
ACONCHEGADO,  
NUMA FAMILIARIDADE  
CARATERÍSTICA  
DA HOSPITALIDADE  
AÇORIANA

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

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

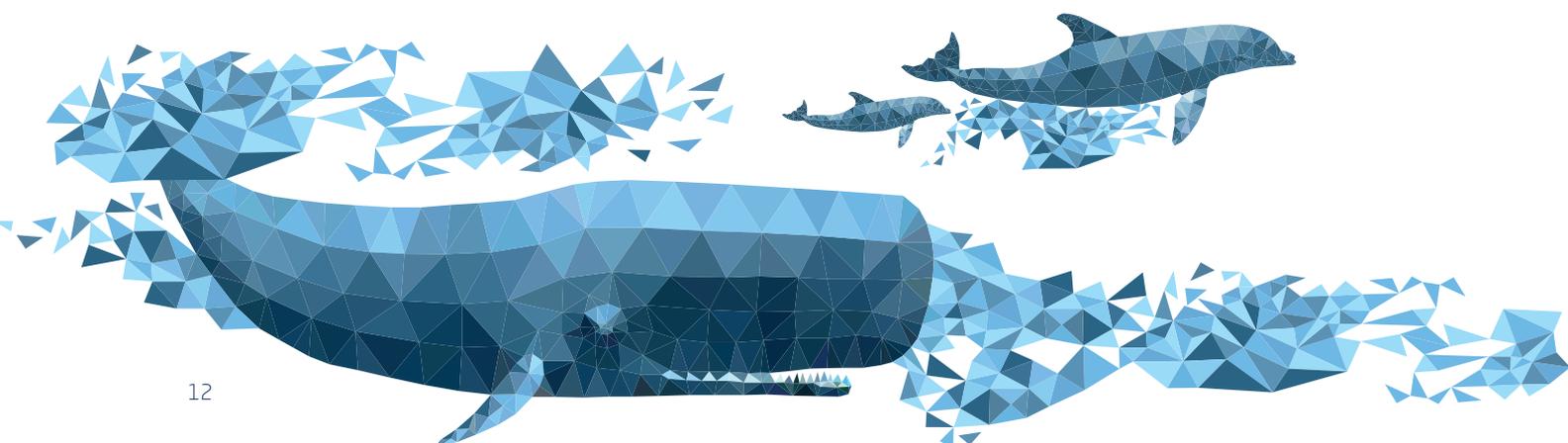
**Visão** Servir os Açores  
e os açorianos, desenvolvendo  
uma atividade de suporte a  
operações aéreas eficiente e  
capaz de contribuir ativamente  
para o desenvolvimento dos Açores.

## Valores

**Genuinidade**, na transparência das  
nossas comunicações e ações.

**Hospitalidade**, apreendida nas  
nossas origens açorianas e reflexo  
do imenso orgulho que sentimos  
como anfitriões dos nossos destinos.

**Liderança**, cultivada como um  
sentido de responsabilidade,  
empreendedorismo e autonomia,  
fundamentais para o desempenho  
das funções de todos e de cada um  
de nós, no Grupo SATA.



**UNS TRANSPORTAM POR AR,  
OS OUTROS GARANTEM UM ACOLHIMENTO  
SEGURO EM TERRA. É ESTE O COMPROMISSO  
DA SATA GESTÃO DE AERÓDROMOS.  
GARANTIR QUE AS PORTAS DE ENTRADA  
DAS DIFERENTES ILHAS DOS AÇORES  
RECEBEM A AVIAÇÃO E OS VIAJANTES  
COM HOSPITALIDADE, EFICIÊNCIA E EM SEGURANÇA.**

# A GESTÃO DE **AERÓDROMOS**

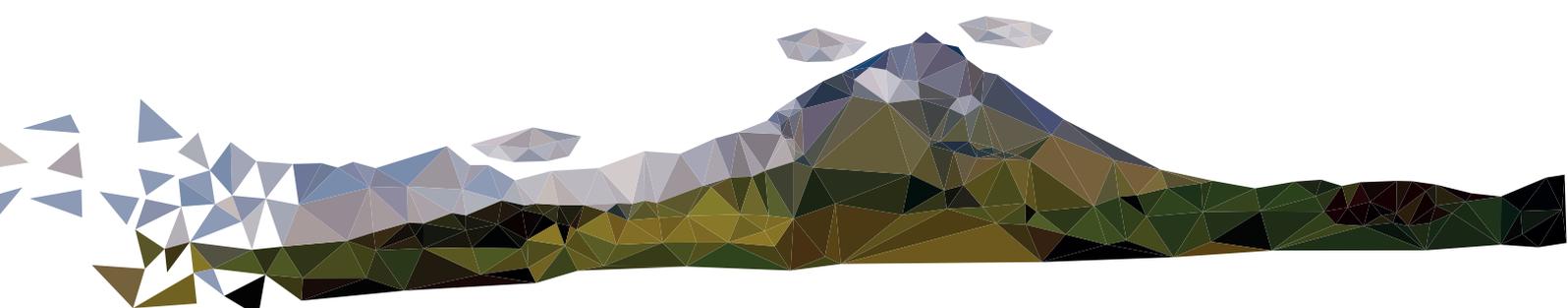
É A MAIS JOVEM EMPRESA DO GRUPO SATA, QUE HERDOU O SABER E EXPERIÊNCIA DE MAIS DE MEIO SÉCULO NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA OPERACIONAL EM TERRA.

O Grupo SATA é composto por empresas que se dedicam ao transporte aéreo de passageiros e carga e prestam serviços de assistência a operadores aéreos. Para além de duas companhias aéreas, uma de vocação regional e outra com amplitude internacional, o universo das empresas SATA fica completo com a SATA Gestão de Aeródromos.

A SATA Gestão de Aeródromos foi constituída a 12 de janeiro de 2005 e tem a sua sede em Ponta Delgada, tendo como único acionista a SATA Air Açores. O seu objeto social é a exploração, em regime de concessão, do direito de promover e executar o planeamento e a exploração do serviço público de apoio à aviação nos aeródromos do Corvo, Graciosa, São Jorge e Pico e de providenciar o acolhimento e despacho de passageiros e carga na aerogare das Flores.



ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES



# AS PESSOAS

A TRANSFORMAÇÃO ORGANIZACIONAL NÃO SE FAZ DO DIA PARA A NOITE, MAS ACONTECE UM POUCO TODOS OS DIAS.

**OS NOVOS PROJETOS IMPLEMENTADOS NA ÁREA DE GESTÃO DOS RECURSOS HUMANOS PROCURARAM ASSEGURAR MUDANÇAS NÃO DISRUPTIVAS MAS CATALISADORAS DO DESENVOLVIMENTO PROFISSIONAL DE CADA UM E DA EVOLUÇÃO DO TODO.**

As mudanças, em fluxo contínuo e sequencial, que têm ocorrido nas empresas do Grupo SATA não poderiam deixar de se aplicar, também, à SATA Gestão de Aeródromos. Assim, a transformação organizacional que ocorreu em 2021 a todos os níveis no Grupo SATA refletiu-se, também, na composição dos recursos humanos da empresa. No final de 2021, a equipa era constituída por 26 colaboradores, tendo-se registado na reta final do ano a saída dos coordenadores dos aeródromos das ilhas de São Jorge e da Graciosa, que aderiram ao Programa de Reforma Antecipada. Em consequência da mobilidade interna que também ocorreu no decurso do ano, a Direção Geral viu a sua equipa reforçada com a entrada de um novo elemento. Apesar da dimensão relativamente

reduzida das infraestruturas aeroportuárias, a exigência no que toca ao rigor dos procedimentos operacionais é idêntica à de qualquer aeroporto. Perante um contexto altamente legislado e frequentemente auditado pelo regulador, os trabalhadores da SATA Gestão de Aeródromos são reconhecidos pela sua competência técnica em domínios altamente especializados e pela experiência adquirida no desenvolvimento de soluções que possam responder cabalmente às necessidades da aviação comercial. Por outro lado, são profundamente conhecedores da realidade arquipelágica e dos constrangimentos inerentes à prossecução da atividade de gestão aeroportuária em regiões ultraperiféricas, como é o caso dos Açores.

**TRABALHADORES  
SATA GESTÃO DE  
AERÓDROMOS**

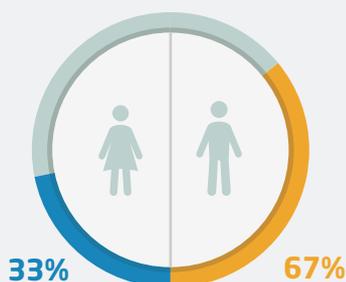
**24**

2020: 26  
2019: 27

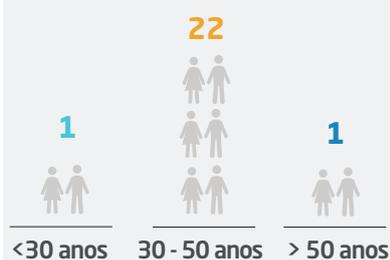


Tal como nas restantes empresas do grupo, os programas de pré-reforma, reforma antecipada e de rescisão por mútuo acordo originaram a saída consensualizada de trabalhadores efetivos, o que explica o decréscimo gradual do número de efetivos nos quadros da empresa em 2021. Em alguns casos estes acordos só produzirão efeitos em 2022, dado que o vínculo laboral só cessou a 31 de dezembro de 2021.

TRABALHADORES POR GÉNERO

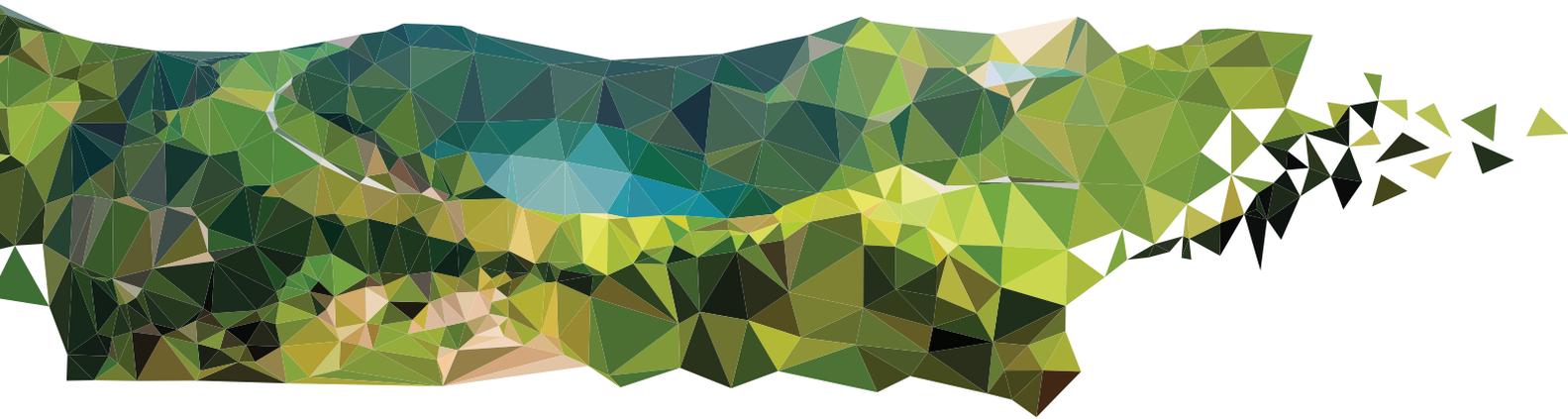


TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA



TRABALHADORES POR ÁREA

**24**  
nos Açores



# SUSTENTABILIDADE A NOSSA ESTRATÉGIA

No final de 2021, e depois de termos levado a cabo um conjunto relevante de transformações organizacionais, criámos a Direção de Sustentabilidade, empenhada na definição conjunta de uma estratégia ambiental, social e de *governance*, amplamente conhecido como *ESG* (*Environmental, Social, Governance*), tendo como objetivo alinhar o desenvolvimento das empresas do grupo com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODSs) da ONU.

Os resultados intangíveis alcançados assumem um peso cada vez maior no seu valor de mercado, sendo o posicionamento ESG um elemento crescente na reputação das empresas.

No que diz respeito à parte ambiental, passou a ser uma prioridade alocar

tempo e recursos para garantir a implementação de novas medidas no que toca à descarbonização, eficiência energética, consumo racional, reciclagem e valorização de resíduos, sendo igualmente importante aferir os progressos através da utilização de métricas universais e internacionalmente reconhecidas.

O setor da aviação é apenas responsável por 2% a 3% das emissões globais de CO<sub>2</sub>, o que, comparado com outros setores de atividade, não se traduz num valor significativo. Contudo, com o crescimento esperado do tráfego aéreo global, a contribuição para a pegada ambiental da aviação aumentará nas próximas décadas. Neste sentido, a indústria está

empenhada em reduzir o impacto ambiental e o setor da aviação está numa corrida contra o tempo para alcançar a descarbonização, através de combustíveis sustentáveis (SAF), de medidas operacionais e tecnológicas, de ganhos na eficiência das aeronaves e das rotas, bem como de projetos de compensação das emissões de CO<sub>2</sub>.

Mas a responsabilidade corporativa não se esgota na matéria ambiental. É cada vez mais transversal à organização e, no Grupo SATA, tem-se, conscientemente, transformado a organização no sentido de alinhar projetos ambientais, sociais e de *governance*, a fim de acautelar que, nas várias dimensões, estamos a trilhar um percurso justo, ético e responsável.

Quadro de Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU (ODSs)



## CUIDAR DOS NOSSOS DA MELHOR FORMA POSSÍVEL É PARTE DA NOSSA RESPONSABILIDADE

A nível social interno, o Grupo SATA procura facultar as melhores condições de trabalho aos seus trabalhadores e proporcionar-lhes um ambiente de trabalho saudável, salvaguardando o seu bem estar e saúde mental, sem esquecer a necessidade de os dotar de *know-how* e conhecimento adequados, através de ações de formação que acontecem ao longo do ano.

## SALVAGUARDAR A DIVERSIDADE

Adicionalmente, o Grupo SATA tem primado por promover a diversidade de género, quer na fase de seleção e de contratação, quer nas oportunidades de progressão ao longo da carreira. No conjunto do Grupo SATA cerca de 59% dos recursos humanos são do sexo masculino e cerca de 41% são do sexo feminino, havendo uma preocupação no que respeita à paridade e igualdade.

## RESPEITAR A DIFERENÇA

A inclusão de pessoas com deficiência é uma prática que as empresas incorporaram há alguns anos e uma realidade à qual têm procurado adaptar-se, por forma a poder oferecer as melhores condições de trabalho possíveis a todos os trabalhadores.



## ATENOS AO QUE NOS RODEIA

Todos os que trabalham nas empresas do Grupo SATA também se empenham e fazem por participar na vida da comunidade, através da participação ativa em iniciativas de cariz social. Foram disso exemplo a ação de Natal desenvolvida internamente e que teve por objetivo a doação de cabazes de Natal a famílias carenciadas ou, numa vertente mais corporativa, o apoio institucional concedido a associações sem fins lucrativos, como sejam a

Associação Amigos da Pediatria da Ilha Terceira ou a Associação Rotary Club, a quem se prestou apoio para levarem a cabo iniciativas de carácter eminentemente social. Na mesma lógica, mas com objetivos distintos, a SATA Azores Airlines também se associou à iniciativa “Save the Waves”, um projeto desenvolvido com o objetivo de assegurar a prática do surf em zonas onde poderá estar ameaçada a continuidade desta prática saudável e amiga do ambiente.

Quer seja em resultado de um apoio institucional ou de um movimento solidário que emerge de forma mais espontânea, tem sido cultivada e incentivada no seio das empresas do grupo a criação de novos projetos ou a associação a projetos já consolidados no Arquipélago dos Açores, que concorram para o desenvolvimento do ecossistema em que todos nos inserimos.

E se a preocupação ambiental e social para com a sua Região fizeram sempre parte do percurso de vida das empresas, no que diz respeito ao governo da sociedade (*governance*), as empresas têm dedicado especial atenção na construção de um ambiente em que se cultivam os valores da liderança, da ética e da integridade, em que se estimula a diversidade na gestão de topo, a ética organizacional e o combate à corrupção. A organização está ainda a adaptar-se por forma a sistematizar o reporte de informação ESG na gestão de topo.

## GERIR DE FORMA ÉTICA E SUSTENTÁVEL FAZ PARTE DA NOSSA RESPONSABILIDADE

A realização de investimentos responsáveis e finanças sustentáveis são outro foco de atenção. Primamos pela fiscalidade responsável e investimos continuamente na adoção de boas práticas quer no que respeita à salvaguarda da segurança dos dados, quer no campo da cibersegurança ou no cumprimento e acompanhamento

de questões relativas à privacidade de dados pessoais e coletivos. Este caminho de progresso contínuo, transversal às várias áreas, fazmo-lo sem perder de vista os ESG e os Objectivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU, que estão intimamente relacionados e que nos têm servido de guia para o desenvolvimento sustentável da nossa organização.

O trabalho de todos os dias procura promover a melhoria contínua e transversal a todas as áreas.

ESTE ESFORÇO É REALIZADO SEM PERDER DE VISTA OS OBJETIVOS GLOBAIS, TRAZIDOS PELO MODELO ESG, QUE SE CONCRETIZA E MEDE, TAMBÉM, ATRAVÉS DO CUMPRIMENTO DOS OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DA ONU.

Ambos nos têm servido de guia e norteiam as ações que vão sendo, gradualmente, implementadas.



# EMISSÕES DE CO<sub>2</sub>



As emissões de CO<sub>2</sub> são o principal impacto ambiental do setor da aviação. O Grupo SATA está continuamente a desenvolver esforços para minimizar e compensar as suas emissões diretas e assim contibui para o ODS 13.



Tipo de emissão	Atividade	2019 (tCO <sub>2</sub> )	2020 (tCO <sub>2</sub> )	2021 (tCO <sub>2</sub> )
Direta (Scope 1)	Jet Fuel - Aeronaves	191.052	88.620	131.325
	Fuel - GSE	428	274	374
	Subtotal	191.480 99,3%	88.984 99%	131.699 99,4%
Indireta (Scope 2)	Eletricidade	1.208 0,7%	872 1%	855 0,6%
<b>Total Emissões (tCO<sub>2</sub>)</b>		<b>192.688</b>	<b>89.766</b>	<b>132.544</b>

## COMPENSAÇÃO CARBÓNICA

**CELE** é um mecanismo europeu de regulação das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) que estabelece limites para as emissões do conjunto das instalações e operadores aéreos abrangidos. É um instrumento de descarbonização que pretende a redução das emissões onde o custo associado é menor. Em 2021, o Grupo SATA integrou na fase IV (2021-2030) do programa, contribuindo para o cumprimento do objetivo de uma redução de 40% dos GEE no horizonte de 2030 (ano base 1990).

**CORSIA** (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) é o Esquema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional, desenvolvido pela ICAO, que visa compensar o crescimento das emissões de CO<sub>2</sub> no tráfego aéreo internacional. Este regime irá decorrer de 2021-2035 sendo composto por três fases. Neste momento, o Grupo SATA está na Fase Piloto (2021-2023), onde reporta as emissões das rotas abrangidas pelo regime.

	CELE	CORSIA
2019	1.076 tCO <sub>2</sub>	81.498 tCO <sub>2</sub>
2020	781 tCO <sub>2</sub>	29.096 tCO <sub>2</sub>
2021	791 tCO <sub>2</sub>	38.691 tCO <sub>2</sub>

emissões reportadas

## >> RESPONSABILIDADE AMBIENTAL EM RESUMO

	2019	2020	2021
Emissões CO <sub>2</sub> (tCO <sub>2</sub> )	192.688	89.766	132.544
Jet fuel (t)	60.651	28.133	41.690
Fuel de GSE / viaturas (t)	117	86	117
Eletricidade (GJ)	6.450	4.657	4.565
Energia (GJ)	2.260.247	1.218.096	1.802.308
Resíduos (t)	71,9	76,2	68,6
Resíduos valorizados (%)	67,5	77,8	74,6
Água (m <sup>3</sup> )	34.255	26.978	31.138
Embalagens (kg)	5.877	1.889	3.534
Pneus recauchutados (uni)	337	245	179
Papel adquirido (t)	20.700	12.400	16.200
Reclamações ambientais	0	0	0

## CONTINUÁMOS O PROCESSO DE RENOVAÇÃO DE FROTA

Em 2021, a Azores Airlines recebeu um novo Airbus A321neo LR. Os motores de última geração e as pontas de asas sharklet permitiram reduzir o consumo de combustível em cerca de 37% e a respetiva pegada de carbono de cada passageiro, quando estabelecida uma comparação com as anteriores aeronaves. Estima-se uma redução total anual de 13.200 tCO<sub>2</sub> depois de concluído o processo, sendo este um importante investimento na melhoria da qualidade do serviço, alinhado com os compromissos de sustentabilidade.



**63%** DA FROTA FOI GRADUALMENTE RENOVADE DESDE 2018

AS NOVAS AERONAVES SÃO

**37%** MAIS EFICIENTES EM COMBUSTÍVEL FACE ÀS ANTERIORES

A contribuir para os ODS 13 e 15.



## MEDIDAS OPERACIONAIS. QUANDO SOMADO, TUDO CONTA

As medidas operacionais são ações com impacto na redução direta nos combustíveis e emissões de CO<sub>2</sub>, que contribuem para a neutralização carbónica da aviação.

Na SATA Air Açores, a adoção de medidas operacionais específicas, em determinadas fases do voo, representam na frota Dash8 Q400 uma poupança média anual de 21% em combustível e na frota Dash8 Q200 de 26%, equivalente a cerca de 900 t/ano. Na Azores Airlines, continuámos a assegurar projetos como o *Dinamic Efficiency Project*, em consonância com o *Green Operating Procedures* do fabricante Airbus. As medidas operacionais adotadas contribuem para atingir os ODS 9 e 12.



## CONCLUÍMOS A INTEGRAÇÃO DO ELETROIC FLIGHT BAG (EFB)

A Azores Airlines seguiu o exemplo da SATA Air Açores e implementou o *Electronic Flight Bag*. Foram substituídos os manuais de voo impressos por uma solução digital (*Flysmart+*). Este salto tecnológico permite, no final de cada ano, reduzir o consumo de combustível na ordem das 50 toneladas e conseqüentemente a diminuição de emissões de CO<sub>2</sub> para a atmosfera em 165.500 kg. Permitiu, ainda, suprimir a impressão de cerca de 500 mil folhas de papel A4. O processo foi totalmente concluído em fevereiro de 2022, quando a companhia aérea se despediu definitivamente de todos os manuais físicos a bordo e após a conclusão de um período de testes e de adaptação, com a duração de seis meses, em que coexistiram, a bordo, as versões impressas e o digital.

## CONTINUÁMOS A REDUZIR PLÁSTICOS A BORDO

Em 2021, o Grupo SATA apresentou alternativas mais sustentáveis, tendo sido substituídos mais de 1 milhão de artigos individuais de plástico

por madeira e papel, na operação de bordo, e retirados os encostos de cabeça na Azores Airlines.

## CADA VEZ MAIS ECONÓMICOS E MAIS ECOLÓGICOS

Os equipamentos de operação de handling estão a ser gradualmente substituídos por unidades elétricas (tratores de bagagem, empilhadores, escadas e passadeiras de bagagem). Atualmente, 26% dos equipamentos de apoio da SATA Air Açores são elétricos, com um impacto na redução de combustível de cerca de 123.300 l/ano.

# EM 2021, CRIAMOS NOVAS LINHAS DE ATUAÇÃO. NÃO É TUDO, MAS É UM COMEÇO.

Em terra, está em curso o processo de Certificação Energética nas Aerogares dos Aeródromos dos Açores em cumprimento com o regulamento de Sistema de Certificação Energética dos Edifícios (SCE). Para além de outras medidas, foram substituídas as lâmpadas fluorescentes por LED e adquiridos equipamentos elétricos eletrónicos (EEE's) com a melhor classificação energética possível. Para além da eficiência energética, houve igualmente a preocupação de construir reservatórios de água nos aeródromos de São Jorge e Graciosa.

## CONTINUÁMOS A APOSTAR NA CONVERSÃO DIGITAL

As soluções digitais são frequentemente vistas como soluções para fazer face aos desafios ambientais, económicos e sociais com que hoje lidamos. Na SATA, além do *Electronic Flight Bag*, têm sido desenvolvidas outras ações de grande impacto na redução de papel:

- Reformulação do sistema de emissão de cartões de embarque para impressão de dois segmentos;
- Disponibilização da revista de bordo



em formato digital. Esta medida permitiu evitar a impressão de 13.200 kg de papel, correspondendo a uma poupança anual estimada de 63.000 kg de CO<sub>2</sub> na operação aérea da SATA Air Açores e Azores Airlines;

- Utilização de plataformas eletrónicas em múltiplas áreas e para variados objetivos, num impressionante somatório de mais de setenta novos desenvolvimentos tecnológicos que permitiram agilizar, poupar, reduzir consumos e converter o ambiente de trabalho num lugar mais tecnológico e mais ecológico.

## VALORIZAMOS OS RESÍDUOS

Os resíduos resultantes das operações de manutenções são separados, devidamente acondicionados mediante a classificação de perigosidade e posteriormente encaminhados para valorização. No domínio da manutenção da SATA Air Açores, os pneus das aeronaves são acondicionados em fileiras, contentorizados e enviados para um operador de recauchutagem, que assegura o cumprimento dos requisitos de homologação.

Foi criada uma zona de acondicionamento temporário, no edifício sede, facilitando a separação de resíduos de maiores dimensões e das várias tipologias. Para garantir a correta gestão de resíduos nas obras adjudicadas são elaborados Planos de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD) e Planos de Gestão Ambiental (PGA). A contribuir para o ODS 12.



### A CONVIVER COM O MEIO AMBIENTE

Como medida de prevenção de “bird strikes” (colisão de pássaros com aeronaves) nos aeródromos dos Açores e prevenção das espécies endémicas é realizada uma análise semestral da presença de vida animal nos aeródromos da Graciosa, São Jorge, Pico e Corvo. São também efetuadas verificações visuais no perímetro da pista, com acionamento de sinais sonoros para o afastamento de aves, aquando da preparação da aterragem das aeronaves.



## UM FUTURO QUE NOS COMPETE **DEFINIR E DEFENDER**

Na sequência da criação da Direção de Sustentabilidade associada aos desafios do setor do transporte aéreo e respetivas políticas internacionais e nacionais, estamos a elaborar um Plano Estratégico de Sustentabilidade que visa estruturar compromissos e metas mais ambiciosas. E já começamos o nosso caminho ao alinhar a nossa atuação com o ODS 17.

### SOMOS SIGNATÁRIOS DA CARTILHA DE SUSTENTABILIDADE DOS AÇORES

Com o compromisso de desenvolver a sua atividade de uma forma cada vez mais sustentável a nível ambiental, social e económico, o Grupo SATA renovou a participação na Cartilha de Sustentabilidade com a definição três objetivos:

A Cartilha de Sustentabilidade dos Açores é uma iniciativa da Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia que aponta o reconhecimento da região como destino sustentável, visando acelerar a implementação local dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS'S) e o contributo da região para a Agenda 2030. Esta iniciativa tem permitido o desenvolvimento de práticas de sustentabilidade cada vez mais eficientes e inovadoras por parte de várias empresas do arquipélago contribuindo, assim, para tornar cada vez mais os Açores numa referência de turismo sustentável a nível mundial. Subscrever a Cartilha é assumir um compromisso público com uma gestão responsável, justa e transparente.



- 1** IMPLEMENTAÇÃO DE UM RELATÓRIO ANUAL DE SUSTENTABILIDADE
- 2** DEFINIÇÃO INTERNA DE PRIORIDADES DE SUSTENTABILIDADE COM O RESPECTIVO MAPA DE INDICADORES
- 3** DEFINIÇÃO DE UMA ESTRATÉGIA COLABORATIVA DE OPERACIONALIZAÇÃO DO PROJETO “SATA FOREST”



**GARANTIR QUE ESTAMOS A CONTRIBUIR PARA QUE GERAÇÕES VINDOURAS POSSAM CONTINUAR A VIVER EM COMUNHÃO COM A NATUREZA É UM TRABALHO CONTÍNUO. É UMA TAREFA COLETIVA, QUE DEVE RESPONDER CONSTANTEMENTE A NOVOS DESAFIOS.**

MAIS DO QUE UM PROJETO É UMA NOVA FORMA DE SER E ESTAR NA VIDA E NOS NEGÓCIOS. E É PORVENTURA AQUI, NESTE NOVO CAPÍTULO, QUE A PALAVRA TRANSFORMAÇÃO FAZ AINDA MAIS SENTIDO.

### **SOMOS ASSOCIADOS DA GRACE - EMPRESAS RESPONSÁVEIS**

GRACE é uma associação de utilidade pública, que atua nas áreas da Responsabilidade Social e Sustentabilidade, e tem como missão a promoção e desenvolvimento de uma cultura empresarial sustentável. Reúne atualmente mais de 180 empresas, das mais variadas dimensões e setores de atividade, empenhadas na busca de soluções práticas para o crescimento sustentável das comunidades e das organizações. Reconhecendo a importância da sustentabilidade na organização, o Grupo SATA aderiu à GRACE usufruindo de uma plataforma de partilha e de apoio para implementação de boas práticas.

A contribuir para o ODS 17.



### **ESTAMOS ENVOLVIDOS NO PROJETO CHYLA**

*Credible Hybrid Electric Aircraft (CHYLA)* é um projeto financiado pela União Europeia, inserido no programa *CleanSky*, que tem como objeto estudar e desenvolver tecnologia e design híbrido-elétrico para cada categoria de aeronaves. O projeto está a cargo da *TU Delft (Delft University of Technology)* e está a desenvolver um modelo de rede aérea para estudar como as operadoras podem usar os conceitos de design híbrido para os operadores regionais. O Grupo SATA, atento à evolução da tecnologia e alinhado com os compromissos ambientais, aceitou fazer parte do projeto, no qual a SATA Air Açores disponibiliza a partilha de dados operacionais para contribuição no desenvolvimento do estudo.

**Os avanços na tecnologia de energia elétrica/propulsão estão a revolucionar o setor de aviação permitindo, no futuro, soluções integradas e sustentáveis.**

A contribuir para o ODS 17.



# 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.

## RESPONSABILIDADES

### 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.

### FISCAL ÚNICO

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.

**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

<b>Presidente</b>	<b>Noé Venceslau Pereira Rodrigues</b>	<b>REMUNERAÇÃO</b> A política de remunerações do Grupo SATA não contempla qualquer componente remuneratória relativamente aos membros que compõem a Assembleia Geral.
<b>Secretário</b>	<b>Joana Torres Decq Mota</b>	

 <b>Reuniões</b> N.º reuniões: 1 % de participação: 100%	<b>Principais deliberações</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Aprovação do Relatório de Gestão e Contas;</li><li>- Deliberação sobre a Proposta de Aplicação de Resultados;</li><li>- Apreciação geral da administração e fiscalização da sociedade.</li></ul>
--	---

## Fiscal Único

<b>Fiscal Único</b>	<b>Catarina Isabel Furtado Pacheco</b>	<b>REMUNERAÇÃO</b> A remuneração do Fiscal Único é de 7.730 € pelos serviços de auditoria e revisão legal das contas efetuados.
<b>Fiscal Único Suplente</b>	<b>Duarte Félix Tavares Giesta</b>	

## Conselho de Administração

<b>Presidente</b> da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos	<b>Luís Manuel da Silva Rodrigues</b> N.º reuniões: 21 % de participação: 95%	<b>REMUNERAÇÃO</b> 13.685,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho
<b>Vogal Executivo</b> da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos	<b>Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves</b> N.º reuniões: 22 % de participação: 100%	
<b>Vogal Executivo</b> da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos	<b>Mário Rogério Carvalho Chaves</b> N.º reuniões: 21 % de participação: 95%	

# GESTÃO DO RISCO

O Grupo SATA está exposto a vários riscos que procuramos mitigar através da adoção de um conjunto de processos-chave, cuja execução e **manutenção é assegurada por todos os trabalhadores**, nos diversos processos de gestão existentes.

## RISCOS FINANCEIROS

### Risco da taxa de câmbio

A política de gestão do risco cambial do Grupo SATA assenta na monitorização das flutuações das principais taxas de câmbio podendo, em caso de necessidade, recorrer a instrumentos financeiros derivados, como forma de limitação da exposição das empresas do grupo a este tipo de risco.

Devido à instabilidade do par EUR/USD, o Grupo SATA tem negociados, desde julho de 2021, instrumentos financeiros que garantiram, de forma efetiva, uma cobertura de 58% do volume de dólares movimentados minimizando, desta forma, o risco de exposição a variações na taxa de câmbio desta divisa no valor dos seus ativos e passivos.

### Risco de crédito

O 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 gerido através da 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.

O aumento do risco de perda, consequência dos impactos económicos da pandemia de Covid-19, obriga a uma avaliação da situação económica dos clientes e da possibilidade da existência de imparidades futuras.

### Risco de liquidez e capital

O risco de 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 é avaliado e minimizado 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. Para os setores relacionados com o turismo, e concretamente para a aviação, existem dificuldades adicionais de obter crédito bancário devido aos impactos económicos da pandemia de Covid-19 e à falta de perspectivas de recuperação dos setores.

Com a aprovação do Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, e consequente aporte de capital do acionista, este risco ficaria mitigado.

### 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 em Euro, as quais têm historicamente uma volatilidade baixa.

Para os empréstimos de longo prazo e como forma de cobrir uma eventual variação da taxa de juro a longo prazo, a Empresa contrata, sempre que apropriado e possível, taxas de juro fixas, para cobrir o risco de flutuação das taxas de juro.

No que se refere à reforma das taxas de juro de referência, uma vez que os instrumentos financeiros detidos pela Empresa estão expostos apenas à Euribor, não existem impactos a considerar na mensuração e classificação dos instrumentos financeiros.

## RISCOS ESTRATÉGICOS

### Regulamentação do setor

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

### Políticos

Sendo uma empresa detida a 100% por capitais públicos, a atividade do Grupo SATA está condicionada pelas grandes linhas estratégicas definidas pelo Governo Regional dos Açores. Nesta condição, é sensível aos ciclos políticos e às alterações que possam advir, sejam de âmbito regional ou nacional. O Conselho de Administração adota uma postura de diálogo com o seu acionista no sentido de assegurar que está a cumprir com o que é a sua missão e a garantir a salvaguarda dos interesses das várias partes envolvidas.

### Recursos humanos

Os recursos humanos são um ativo de grande importância estratégica no Grupo SATA, pelo que procuramos manter todos os trabalhadores motivados e alinhados com os objetivos e valores da empresa. Neste sentido, adotamos várias medidas de comunicação interna assentes numa postura de diálogo aberto e transparente entre o Conselho de Administração e todos os trabalhadores

# A GARANTIA SOBRE A EFETIVIDADE DA GESTÃO DO RISCO E CONTROLO INTERNO DENTRO DO GRUPO É DADA AO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO PELA AUDITORIA INTERNA E ÉTERNA, ATRAVÉS DA AVALIAÇÃO INDEPENDENTE COM INDICAÇÃO DE MELHORIA NOS PROCESSOS DE CONTROLO INTERNO E GESTÃO DO RISCO.

da empresa e os seus representantes, Sindicatos e Comissões de Trabalhadores. Esta comunicação é assegurada por vários canais desenvolvidos para o efeito: portal do colaborador “MY SATA”, Blogue Interno “Voamos Juntos” e e-mail “I Belong”.

## Ética e cultura organizacional

O Grupo SATA possui um Código de Ética e Conduta, divulgado junto de todos os trabalhadores, que 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*. Existe, também, um canal de reporte interno de comportamentos não éticos e de receção de reclamações relacionadas e um plano de prevenção de riscos de corrupção e infrações conexas, que abrange todas as operações das empresas do grupo.

## RISCOS OPERACIONAIS

### Sistemas de informação

No Grupo SATA, todas as áreas de negócio 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. No desenvolvimento de aplicações é assegurada a implementação de sistemas de autenticação robustos que permitem não só garantir o acesso à informação de forma controlada, como também assegurar a autenticidade e fiabilidade da informação disponibilizada.

### Safety & Security

No que diz respeito à segurança da operação no âmbito *safety* e *security* dos trabalhadores e dos clientes, das instalações e das aeronaves, todos os processos estão orientados para a identificação e mitigação de riscos e de ameaças a que as operações estão expostas. A área *Security* está regulada por legislação internacional e nacional cujo enfoque é prevenir ameaças intencionais contra a aviação civil. A formação por áreas de trabalho, a análise e resposta a reportes, os grupos de trabalho e as ações de controlo de qualidade internas e externas permitem identificar causas, corrigir e controlar vulnerabilidades e atualizar procedimentos, de modo a minimizar a exposição a ameaças contra a segurança da aviação civil.

### Risco ambiental

Os impactos das alterações climáticas traduzem-se em riscos ambientais para o Grupo SATA. Para além dos potenciais efeitos nefastos no ar, solo e água, os desafios do setor e a alteração dos vários diplomas legais no âmbito ambiental podem representar variações no preço das licenças de carbono (CO<sub>2</sub>), nas taxas de valorização de resíduos, na aplicação de coimas e na necessidade de investimento progressivo para aplicação de soluções ecológicas, incrementando significativamente os custos operacionais. Com o objetivo de cumprir com os compromissos mundiais para a redução dos impactos ambientais e propor estratégias na organização, aliadas à monitorização permanente dos respetivos indicadores, promovemos a identificação dos riscos e as respetivas medidas de mitigação, assegurando, também, o acompanhamento das metas e dos objetivos definidos.

### RISCOS HAZARD

#### Desastres naturais e acidentes

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. Há também o risco, embora reduzido, presente, de acidente ou incidente grave com uma das aeronaves. No Grupo SATA existem procedimentos definidos no *Emergency Response Plan* e são realizados variados simulacros com o objetivo de assegurar a preparação na resposta à emergência.

#### Pandemias

Em 2021 reforçámos o Plano de Contingência relativo à covid-19, de acordo com a evolução da pandemia, minimizando os constrangimentos e evitando o aparecimento de surtos e a propagação da covid-19 dentro do grupo. Entre várias iniciativas desenvolvidas ao longo do ano, destacamos a implementação de sistemas de testagem massiva à covid-19 a todos os trabalhadores do Grupo SATA e a continuidade do protocolo com as Autoridades de Saúde, permitindo que os trabalhadores das áreas operacionais do Grupo SATA fossem considerados prioritários nos processos de vacinação e nas testagens de confirmação da covid-19.

**Nos Anexos deste relatório disponibilizamos informação mais detalhada sobre os diversos riscos a que o Grupo SATA está exposto, assim como as respetivas medidas de mitigação.**

# ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO

## CONTEXTO ECONÓMICO INTERNACIONAL

O ano de 2021 ficou marcado por um conjunto de acontecimentos a nível mundial que travou a retoma económica global, nomeadamente a pandemia de covid-19, o ataque ao Capitólio por militantes pró-Trump, o retorno dos Talibãs no Afeganistão e a saída apressada dos americanos do país e, ainda, os relatórios cada vez mais alarmantes sobre as mudanças climáticas. As sucessivas vagas da covid-19, agravadas pela rápida propagação das variantes Delta e Ómicron e a ameaça constante de novas variantes, afetaram de forma significativa os níveis de confiança e a atuação, já bastante condicionada, dos agentes económicos. Apesar da esperança gerada pelas vacinas contra a covid-19, a pandemia provocou mais mortes em todo o mundo em 2021 do que no ano anterior (mais 3,56 milhões de mortes no final de dezembro de 2021), elevando o número oficial, bastante subestimado - segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS) - a mais de 5,44 milhões. O sucesso da vacinação revelou-se um elemento fundamental na recuperação da atividade económica. Em todo o mundo foram administradas mais de 8,7 bilhões de doses, apesar das desigualdades no acesso à vacinação entre países ricos e pobres e de movimentos anti-vacinas. O sucesso dos testes clínicos com os medicamentos contra a covid-19 renovaram a esperança, embora sempre refreada pelo surgimento de novas variantes.

Estima-se que o crescimento económico global tenha subido para 5,9% em 2021 (comparando com os -2,8% em 2020), alcançando o mais acentuado ritmo de crescimento pós-recessão dos últimos 80 anos. Apesar desse aumento anual, o ressurgimento da pandemia de covid-19 e o estrangulamento generalizado nos fornecimentos pesaram consideravelmente na atividade global no segundo semestre de 2021. Contudo, os mercados emergentes e as economias em desenvolvimento estão a registar recuperações notavelmente mais fracas e frágeis em comparação com as economias avançadas, em resultado do progresso mais lento da vacinação, maior dificuldade na sua distribuição e respostas políticas mais limitadas. Estima-se que o impacto da pandemia reverteu anos de conquistas e ganhos. Enquanto persistirem, entre regiões, diferenças tão significativas no acesso e na distribuição de vacinas, manter-se-á o risco de contínua circulação do vírus e o surgimento de novas variantes, particularmente entre países e populações com baixa taxa de vacinação, o que representará uma ameaça à recuperação e ao desenvolvimento de todas as economias. Face a este contexto, prevê-se que o crescimento nas economias avançadas desacelere de 5% em 2021 para 3,8% em 2022. O crescimento deverá retrair-se, ainda mais, em 2023, para 2,3%. Apesar da desaceleração,



o ritmo de expansão projetado será suficiente para retomar a tendência pré-pandemia em 2023. No que diz respeito aos mercados emergentes e às economias em desenvolvimento, espera-se que a maioria sofra danos substanciais, com trajetórias de crescimento sem força suficiente para retomar o investimento e a produção pré-pandemia no horizonte de previsão de 2022-23. O Banco Mundial estima que o crescimento destes países diminua de 6,3% em 2021 para 4,6% em 2022, pois a retirada contínua do apoio macroeconómico, juntamente com surtos de covid-19 e obstáculos contínuos à vacinação, pesam na recuperação<sup>1</sup>. Outra área relevante para a recuperação económica e que tem sido fortemente afetada pela crise pandémica diz respeito ao mercado de trabalho. A atual pandemia começou por ser uma crise de saúde pública, tendo alastrado à economia e aos mercados de trabalho, sendo

considerada a crise mais severa que o mundo atravessou desde a Grande Depressão (1930). De acordo com a Organização Internacional do Trabalho (OIT), o setor do emprego sofreu, em 2020, uma queda no volume de horas de produção equivalente a uma perda de 255 milhões de empregos a tempo inteiro, mantendo-se em 2021 significativamente abaixo dos níveis pré-pandémicos. Riscos relacionados com a inatividade e retrocessos face aos progressos que vinham sendo alcançados na igualdade de género podem afetar fortemente o futuro das economias. Convém, ainda, realçar os problemas que poderão advir da desigualdade de estímulos orçamentais atribuídos pelos países, que tendem a agravar as desigualdades entre países desenvolvidos e países em desenvolvimento, sendo importante a mobilização do sistema multilateral para apoiar as economias mais frágeis. Os níveis de desemprego nas

economias emergentes e a inexistência de sistemas de proteção social eficazes na estabilização da quebra de rendimentos levou a um aumento da pressão financeira sobre os agregados familiares, muitos deles já financeiramente vulneráveis. Estima-se que a pandemia terá, em 2020, empurrado mais de 77 milhões de crianças e adultos para níveis de pobreza extrema (<US\$1,90/dia p.p.c).

Economias emergentes com elevada dependência de exportações, provenientes de setores de mão de obra intensiva ou do setor do turismo e lazer enfrentam atualmente um desafio sem precedentes no que diz respeito à adaptação das cadeias de abastecimento e distribuição, à subida dos preços das matérias-primas e à volatilidade da procura.

Tal como manifestado pela Organização Internacional do Trabalho,

“(…) nenhum país recuperará desta crise isoladamente, sem um esforço global. (…) uma recuperação efetiva e sustentável terá de ser uma recuperação centrada nas pessoas. Será impossível recuperar sem políticas macroeconómicas que incluam estímulos orçamentais à economia, sem apoio a rendimentos e sem sistemas de proteção social fortes e abrangentes. As políticas definidas terão de ter atenção aos grupos mais vulneráveis, de forma a prevenirmos o crescimento das desigualdades. Terão de estar desenhadas para os setores mais atingidos e assentar num forte diálogo social, manifestando solidariedade para com os países mais frágeis e menos desenvolvidos, sob pena de não conseguirmos fazer uma recuperação a nível global.”

<sup>1</sup> Fonte: World Bank - Real GDP, variação face a período homólogo.

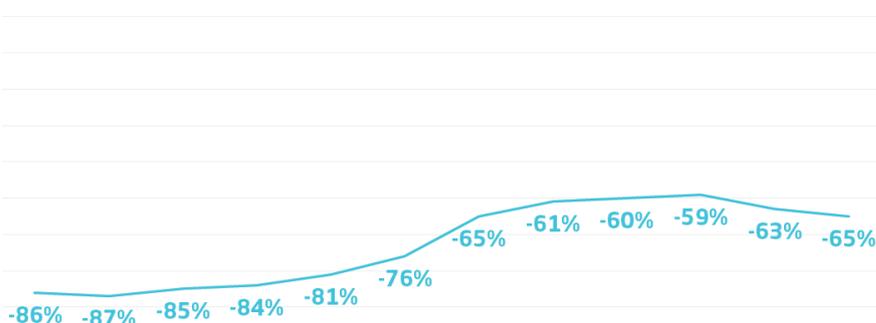
## SETOR DO TURISMO

O setor do turismo a nível mundial registou, em 2021 face a 2020 (o pior ano no turismo de que há registo), uma recuperação de 4% (415 milhões em 2021 vs. 400 milhões de turistas em 2020). No entanto, de acordo com as estimativas da Organização Mundial do Turismo (OMT), o número de viajantes internacionais continua

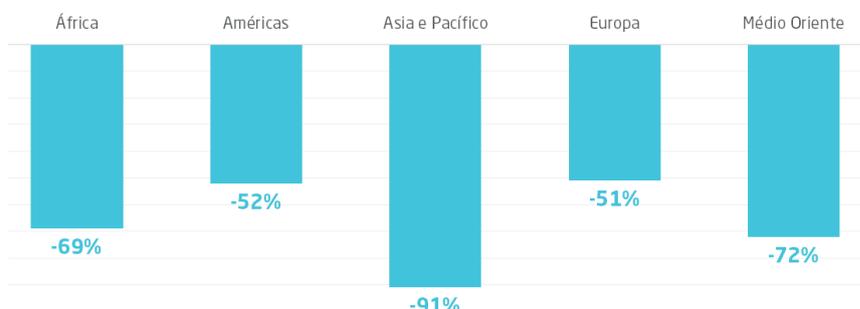
muito aquém dos valores pré-pandemia de 2019, fortemente condicionado pelas taxas desiguais de vacinação entre países e novas variantes da covid-19, que geram mais restrições nas viagens. Estima-se que o ano de 2021 tenha terminado com perdas de USD 2 triliões, prevendo a OMT uma recuperação frágil e lenta.

### VARIAÇÃO MENSAL DO NÚMERO DE TURISTAS A NÍVEL MUNDIAL (VAR % FACE A 2019)<sup>1</sup>

jan/21 fev/21 mar/21 abr/21 mai/21 jun/21 jul/21 ago/21 set/21 out/21 nov/21 dez/21



### VARIAÇÃO MENSAL DO NÚMERO DE TURISTAS INTERNACIONAIS POR REGIÃO (VAR % FACE A 2019)<sup>1</sup>



Economias com elevada dependência do setor turístico sofreram quebras de procura e consequentemente de receita, por via dos consecutivos encerramentos de fronteiras. A contribuição económica estimada do setor do turismo em 2021 atinge os USD 1,9 mil milhões, acima dos USD 1,6 mil milhões registados em 2020, mas aquém dos USD 3,5 mil milhões registados em 2019<sup>2</sup>. O crescimento das taxas de vacinação, a reabertura das fronteiras e o aliviar das restrições à mobilidade proporcionaram uma recuperação moderada do setor no segundo semestre do ano, no entanto ainda

62% abaixo dos níveis pré-pandémicos. A pressão de um contexto económico instável, com aumento dos preços das principais *commodities* como o Brent, inflação, aumento das taxas de juro e endividamento das empresas, poderá condicionar a continuação da evolução do setor. A recuperação registada no segundo semestre do ano, sobretudo nos mercados das regiões com taxas de vacinação mais elevadas, maioritariamente Europa e Américas, associada a uma maior e melhor distribuição da vacinação e um levantamento coordenado das restrições à mobilidade, poderão

reforçar o sentimento de confiança dos consumidores e acelerar a recuperação do setor do turismo em 2022. As previsões para 2022 apontam o turismo doméstico, bem como o de atividade ao ar livre e relacionadas com a natureza, como as maiores tendências para o próximo ano. Dada a necessidade de articulação das restrições e medidas de controlo, nomeadamente de controlo de saúde e segurança, de acordo com a OMT, não é exetável que os fluxos internacionais de turismo regressem a níveis pré-pandemia antes de 2024.

<sup>1</sup> Fonte: World Tourism Organization (UNWTO).

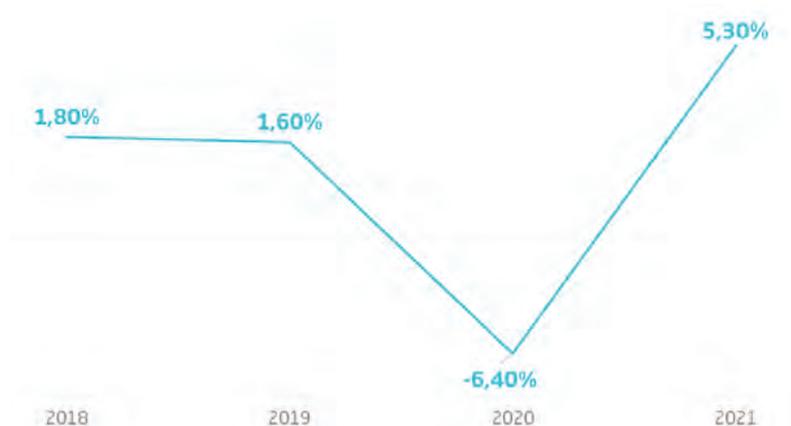
<sup>2</sup> Fonte: Tourism Direct Gross Domestic Product (TDGDP).

## EVOLUÇÃO DE INDICADORES ECONÓMICOS NA ZONA EURO

A Zona Euro cresceu 5,3% em 2021, depois de um colapso de 6,4% em 2020, segundo dados publicados pelo Eurostat mantendo a atividade económica, o seu trajeto de recuperação, resultante das políticas económicas implementadas de apoio e manutenção à atividade empresarial e ao emprego. A expansão de novas variantes de covid-19 com impacto nas cadeias de distribuição global e custos energéticos afetou negativamente a confiança de empresários e consumidores abrandando, consequentemente, o crescimento do consumo privado e

condicionando a evolução dos indicadores económicos na Zona Euro. É expetável que retome o nível pré-crise pandémica ao longo de 2022, contudo conseguiu registar em 2021 uma retoma económica com taxas de crescimento real do Produto Interno Bruto (PIB) em máximos de cerca de três décadas. Apesar deste desempenho, o crescimento da Zona Euro ficou, em 2021, abaixo das dinâmicas ocorridas na China (8,1%), na Índia (9,2%) e mesmo nos Estados Unidos (5,7%), segundo as estimativas oficiais já conhecidas.

### ZONA EURO (AE-19) - PIB REAL <sup>1</sup>



A Zona Euro atingiu, em dezembro de 2021, um índice de inflação de 5%, motivado em grande parte pelos custos energéticos, cujo aumento reflete-se, diretamente e de forma transversal, no preço de bens e serviços. Aliás, o aumento da inflação em 2021 foi um fenómeno bem

disseminado: Estados Unidos, Zona Euro, países da América Latina e do Leste Europeu são alguns exemplos. Os preços das *commodities*, que subiram bastante em 2020 e 2021, continuaram, de maneira geral, em trajetória de alta no começo de 2022.

### INFLAÇÃO (IHCP) <sup>1</sup>



<sup>1</sup> Fonte: Banco Central Europeu

## EVOLUÇÃO PIB EUA | CANADÁ

A escassez de mão de obra e a dificuldade no recrutamento foram, em 2021, um desafio para os empregadores norte-americanos intensificando-se, desta forma, a pressão sobre o nível dos salários. O nível de desemprego registou em dezembro de 2021 o valor de 3,9%.

Fruto do aumento dos preços da energia, de constrangimentos nas cadeias globais de distribuição e da pressão sobre o nível dos salários no mercado norte-americano, a taxa de inflação atingiu, em dezembro de 2021, o valor de 7% relativamente ao período homólogo, o mais elevado dos últimos 40 anos.

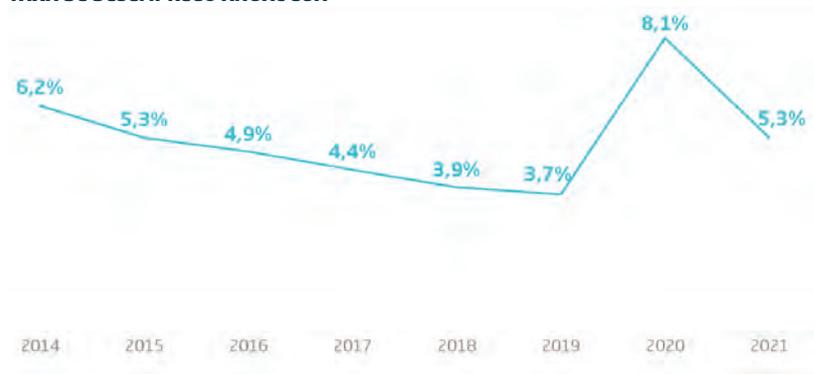
Em relação a 2020, o ano de 2021 fica marcado pela recuperação do mercado cambial global e pela ameaça de uma subida significativa da inflação. Embora ainda presentes na vida económica global, a pandemia e os seus impactos sobre o crescimento económico perdem protagonismo face ao aumento dos níveis de inflação registados durante o ano de 2021. A reabertura das economias e o aumento da atividade levaram a aumentos de preços e constrangimentos na cadeia de abastecimento, originando assim níveis de inflação sem precedentes. À medida que o mundo emerge lentamente da pandemia, é expetável

A atividade económica dos EUA manteve um crescimento robusto no quarto trimestre de 2021, apesar das disrupções das cadeias de fornecimentos globais continuarem a afetar a produção industrial. O aumento do nível de confiança dos empresários numa retoma mais rápida, o crescimento das vendas a retalho e do consumo privado geraram um incremento do produto interno bruto americano de 6,9% no último trimestre de 2021.

### PRODUTO INTERNO BRUTO (PIB) VAR % FACE AO ANO ANTERIOR<sup>1</sup>



### TAXA DE DESEMPREGO ANUAL EUA<sup>2</sup>



que 2022 seja caracterizado por uma grande normalização - com a elevada inflação a dissipar-se à medida que a procura reprimida e os constrangimentos de oferta se desfaçam.

No mercado cambial, a política do banco central será, provavelmente, um fator-chave no curto prazo, com o Federal Reserve dos EUA (FED) sob uma pressão consideravelmente maior do que outros grandes bancos centrais para aumentar as taxas. Embora isso deva inicialmente apoiar o dólar americano (USD), os ganhos poderão ser difíceis de sustentar no longo prazo, devido, por exemplo, ao facto de, na China, a política de "Prosperidade

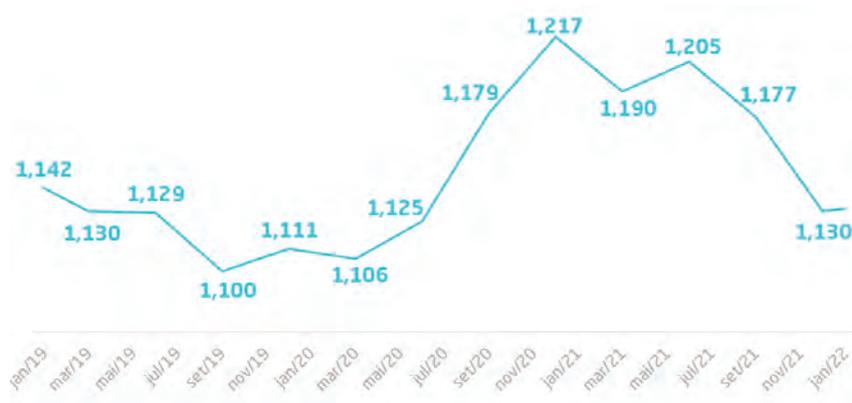
Comum" e o envelhecimento da população estarem a aumentar a incerteza económica. Se o crescimento for inferior, a tentação de cortar as taxas de juros provavelmente aumentará, arriscando um movimento adverso nos mercados cambiais. A moeda na União Europeia foi influenciada pelo abrandamento do EUR/USD devido à dependência destas economias da indústria transformadora, ainda ameaçada por potenciais interrupções nas cadeias de abastecimento. Esta depreciação do euro face ao dólar é, em grande parte, fruto de uma recuperação mais rápida da economia dos EUA em relação à da Zona Euro

<sup>1</sup> Fonte: Bureau of Economics Analysis

<sup>2</sup> Fonte: www.statista.com

e à atuação dos principais bancos centrais no contexto de preparação para a retoma económica para níveis pré-pandémicos. Neste contexto temos, por um lado, a Reserva Federal dos EUA e dos Bancos Centrais do Canadá e Reino Unido que reduziram os estímulos, preparando-se para a subida das taxas de juro em 2022 e, por outro, a contrastante relutância dos Bancos Centrais Europeu e Japonês na redução dos estímulos à economia em contexto pandémico.

**TAXA DE CÂMBIO EUR-USD (2019 - 2022) <sup>1</sup>**



## BRENT PETRÓLEO BRUTO

As restrições à mobilidade, associadas às restrições impostas pela covid-19, e a consequente recessão económica motivaram, em 2020, a maior quebra registada, tanto a nível absoluto como relativo, na procura de petróleo e derivados em cerca de 8,5 milhões de barris/dia (-8,8% face a 2019). O setor do transporte aéreo, responsável por cerca de 60% da procura total de petróleo, continuou severamente afetado pelas restrições à mobilidade impostas na contenção da pandemia, condicionando a recuperação na procura desta *commodity*. Na sequência desses efeitos, agravados pela guerra comercial entre a Arábia Saudita e a Rússia, verificou-se uma queda abrupta da cotação do petróleo, com o Brent a registar no mês de abril de 2020 um mínimo histórico dos

últimos 21 anos, ao cotar 11,4 USD/bbl. Desde então, tem-se assistido a uma recuperação destas cotações, tendo sido atingido um valor médio de 79 USD/bbl no último trimestre de 2021 e um valor médio de 71 USD/bbl no ano completo de 2021, um acréscimo de 69% face ao valor de 2020 (42 USD/bbl). Esta subida vem agora agravar-se, no início de 2022, com o despoletar do conflito entre a Ucrânia e a Rússia. A expectativa dos analistas é que o agravamento da situação na Ucrânia e o aumento de produção de petróleo pela OPEP+, insuficiente face ao aumento da procura, continuem a provocar uma subida de preços desta *commodity* para níveis que encontramos apenas ao recuar até ao terceiro trimestre de 2014.

**PREÇO DO BARRIL DE PETRÓLEO EM USD <sup>1</sup>**



<sup>1</sup>Fonte: www.bportugal.pt

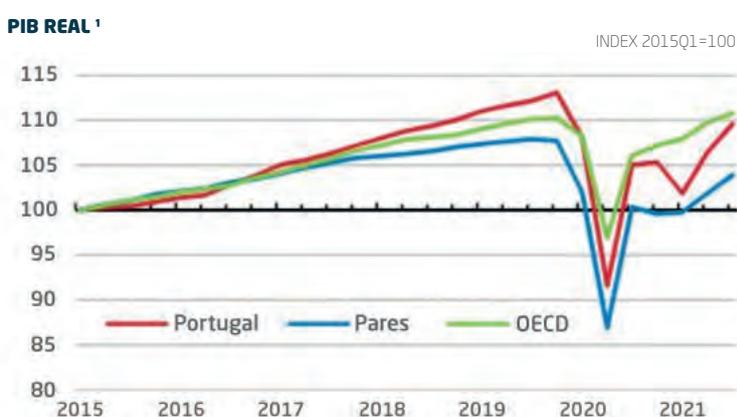
## CONTEXTO ECONÓMICO NACIONAL

À semelhança das restantes economias da Zona Euro, a pandemia de covid-19 alterou, de modo que se antecipa persistente, muitas dimensões da organização da sociedade portuguesa, nomeadamente as formas de trabalho ou de ensino.

A adaptação da economia portuguesa a estas mudanças, acompanhando e incorporando novas tecnologias, requalificando gestores e trabalhadores

e reposicionando-se nas grandes cadeias globais de valor, vai determinar a sua capacidade de resposta nos próximos tempos.

A pandemia de covid-19 interrompeu um ciclo de cinco anos de crescimento económico, marcado pelo aumento do peso das exportações no PIB e pelo equilíbrio da balança corrente.



Nota: por "Pares" entende-se a média ponderada da Grécia, Itália e Espanha.

Portugal registou em 2021, face a 2020, uma variação no PIB em volume de 4,9%, a maior desde 1990, após uma contração sem precedentes durante 2020 (-8,4% face a 2019). Nem as medidas de apoio à economia e saúde, adotadas em dezembro de 2021 para fazer face ao agravamento da covid-19, alteraram a previsão de crescimento económico em 2021. A taxa de inflação média fixou-se nos 1,27%, acelerando face a uma inflação de zero em 2020<sup>2</sup>. Estas dinâmicas, fruto dos efeitos da pandemia de covid-19, deverão continuar a ter impacto na conjuntura económica de 2022. As melhorias verificadas ao nível da crise de saúde pública, o aliviar das medidas de restrição, com efeitos

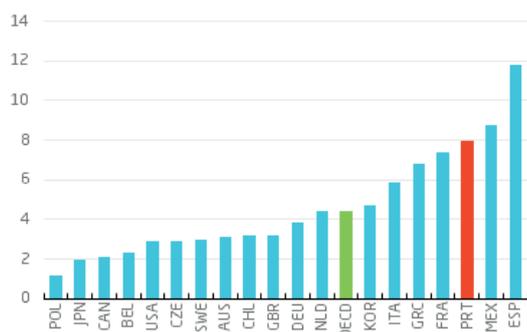
positivos no consumo privado, bem como as políticas de acesso ao crédito e de manutenção do emprego implementadas permitiram ao setor dos serviços recuperar alguma da atividade perdida, a partir do segundo semestre de 2021. Adicionalmente, Portugal conseguiu atingir uma das mais altas taxas de vacinação a nível mundial, sendo este um fator fundamental para a recuperação da economia e da saúde. Em linha com as restantes economias, tem-se assistido a um aumento da inflação, nula em 2020, mas com tendência crescente, motivada sobretudo pelo aumento dos custos energéticos, um dos grandes fatores de encarecimento dos bens e serviços na atualidade, e constrangimentos

nas cadeias de distribuição com impacto nos preços das matérias-primas. Gradualmente, vão-se vislumbrando sinais de recuperação em setores de atividade como construção civil e produção industrial. No entanto, os setores de serviços mais afetados pela pandemia, como o turismo e hotelaria, com um peso significativo na economia nacional, cerca de 8% do PIB em 2018, ainda operam a níveis reduzidos comparativamente a períodos pré-crise pandémica, destacando-se como um risco relevante para a retoma económica, tendo em consideração a sua suscetibilidade aos efeitos da pandemia e respetivas medidas de contenção (restrições à mobilidade).

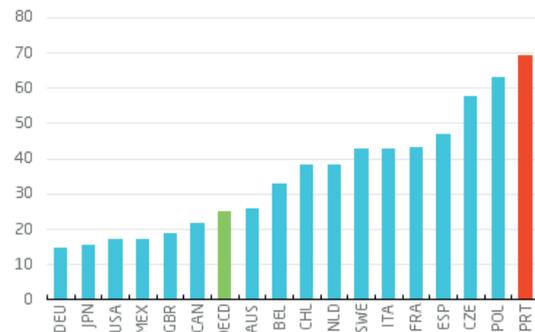
<sup>1</sup> Fonte: OECD Economic Outlook: statistics and projections (base de dados) e atualizações.

<sup>2</sup> Fonte: INE - Síntese económica de conjuntura - Janeiro de 2022.

### % TURISMO NO PIB <sup>1</sup>

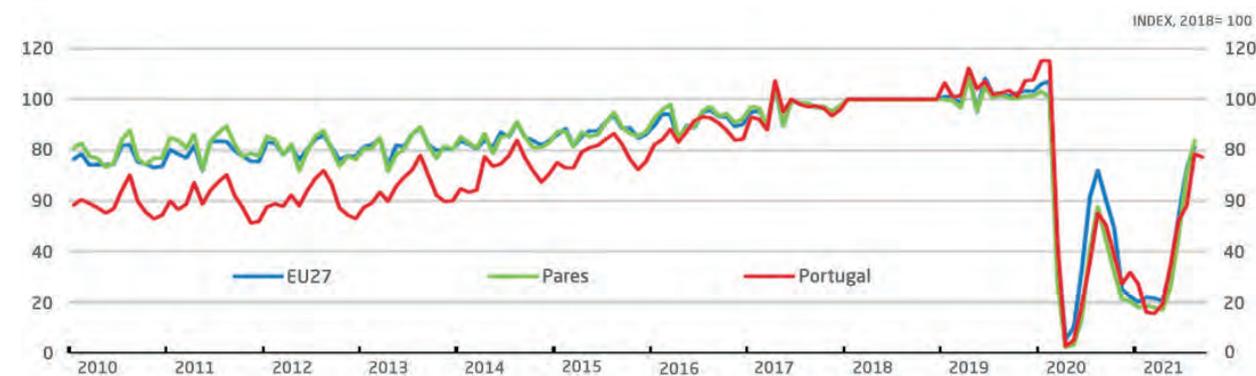


### TURISMO ESTRANGEIRO - % NO TOTAL DE RECEITAS DO SETOR <sup>1</sup>



Desde março de 2020 que o setor do turismo e lazer tem operado sob medidas de restrição de capacidade, decorrentes dos protocolos de saúde e de segurança, nomeadamente no que respeita à aviação civil internacional. Com o levantamento de grande parte das restrições, assistimos a uma recuperação significativa do setor. Apesar da aceleração, os valores continuam abaixo dos registados em 2019, o último ano pré-pandemia.

### DORMIDAS EM ESTABELECIMENTOS DE HOTELARIA <sup>1</sup>



Nota: por "Pares" entende-se a média ponderada da Grécia, Itália e Espanha.

Uma recuperação sólida na atividade do setor turístico poderá acelerar o crescimento económico através da melhoria dos níveis de emprego num dos mais afetados setores, no entanto, sempre dependente dos efeitos da pandemia na confiança e preferências dos mercados turísticos emissores. O agravamento recente da pandemia na Europa implica uma evolução mais contida dos fluxos de turismo nos primeiros meses de 2022.

Assume-se que, a partir do segundo trimestre de 2022, as exportações de turismo retomem um crescimento forte, antevendo-se um aumento das exportações de serviços de 35,1% em 2022 (7,2% em 2021), seguido de crescimentos mais moderados em 2023-24 (11,3% e 5,1%). Esta será a componente da despesa com o contributo mais importante, 3 p.p., para o crescimento do PIB em 2022.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Fonte: OECD Economic Outlook: statistics and projections (base de dados) e atualizações.

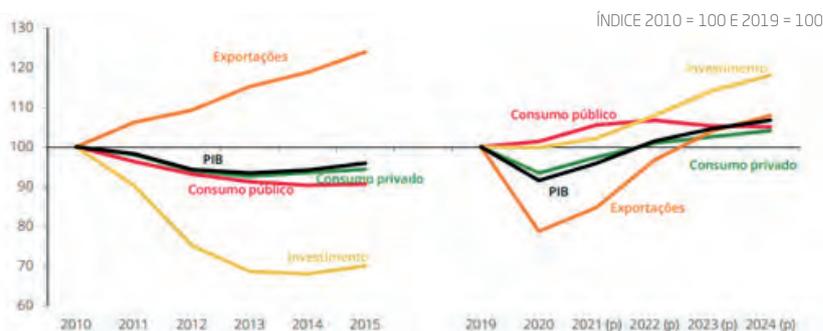
<sup>2</sup> Fonte: Boletim Económico, dezembro 2021 - Banco de Portugal.

A evolução do PIB, e das principais componentes nas duas recessões (crise de 2011/13 e crise pandémica covid-19), reflete a diferente natureza dos choques subjacentes, a situação inicial distinta em termos de desequilíbrios macroeconómicos e as medidas de política implementadas.

As medidas adotadas suportaram o rendimento agregado das famílias e uma retoma mais rápida do consumo privado. A resiliência do investimento e o aumento do consumo público contrastam com o comportamento observado na recessão anterior.

A evolução diferenciada das exportações resulta, em larga medida, das restrições impostas à mobilidade, com impacto desproporcional sobre os fluxos de turismo internacional. Os efeitos negativos da crise pandémica em setores de trabalho intensivo, de elevada sazonalidade e caracterizados pela precariedade dos contratos de trabalho (salários menos elevados, contratos de trabalho temporário), como o caso do setor do turismo, e sobre famílias já em dificuldades financeiras, serão um obstáculo aos programas implementados de recuperação do poder de compra

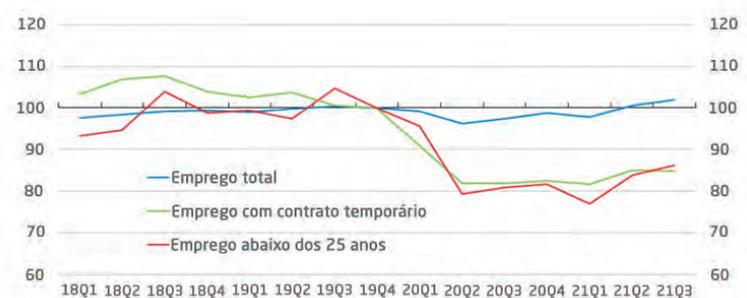
### COMPARAÇÃO DA CRISE PANDÉMICA COM A CRISE DE 2011-13<sup>1</sup> PIB e principais componentes da procura líquidas de conteúdos importados



Nota: (p) – projetado. Os índices de base 2010 e 2019 referem-se aos anos que antecederam as quedas do PIB.

### EMPREGO<sup>2</sup>

2019T4 = 100

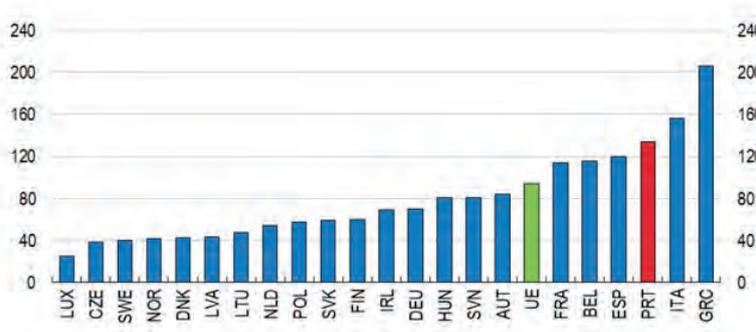


e redução dos níveis de pobreza. Os programas de apoio e manutenção do emprego, nomeadamente o *lay-off* simplificado, reintroduzido em janeiro de 2021, foram importantes na mitigação do número de empregos perdidos durante a pandemia, com a taxa de emprego a registar no terceiro trimestre de 2021 o valor de 6,3%, valor inferior aos 6,5% registados em 2019 em contexto pré-crise. O emprego total ultrapassou o nível pré-pandemia no segundo trimestre de 2021, antecipando-se que as horas médias trabalhadas por indivíduo

tenham atingido esse nível no final de 2021. A recuperação do emprego tem sido diferenciada por setores – com o número de indivíduos empregados nos serviços mais afetados pela pandemia a situar-se abaixo dos níveis pré-crise.

As novas circunstâncias do mercado de trabalho exigem a adaptação das políticas de apoio e manutenção do emprego, sobretudo nos escalões etários mais jovens, mais afetados pela crise vivida nos setores de trabalho intensivo, como o turismo e hotelaria.

### DÍVIDA PÚBLICA<sup>3</sup> em % do PIB, definição de Maastricht 2020



<sup>1</sup> Fonte: Banco de Portugal Boletim Económico dezembro 2021 e INE.

<sup>2</sup> Fonte: OECD (2021), OECD Labour Force Statistics (database) and Statistics Portugal, Labour force survey (Series 2021).

<sup>3</sup> Fonte: OCDE (2021), OECD Economic Outlook: Statistics and Projections.

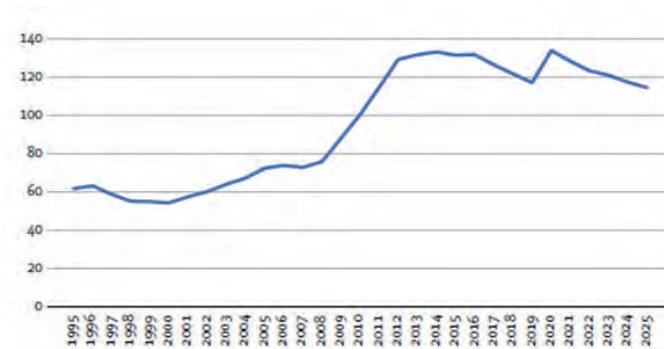
À semelhança das restantes economias da Zona Euro, a covid-19 desencadeou uma deterioração do índice de dívida pública, situando-se no final de 2021 em 127,5% do PIB depois de registar em 2020 o mais alto valor de sempre. O elevado endividamento público limita a possibilidade de utilização de políticas orçamentais contracíclica e expõe o Estado a riscos de choques nas taxas de juro, que podem colocar em causa a capacidade de financiamento da economia. As previsões incluídas no Programa de Estabilidade, apontam para que em 2025, a dívida pública corresponda a 114,3% do PIB. Para além do fardo que representa para as gerações futuras, a elevada dívida pública é um fator de risco para a economia portuguesa, nomeadamente num contexto de aumento da taxa de juro.

O ambiente económico tem de criar as condições para que as empresas portuguesas possam competir no mesmo plano que as suas congéneres europeias e globais. A pandemia de covid-19 provocou a deterioração da condição financeira das empresas dos setores mais afetados pela crise.

O saldo da balança comercial, apresentou em 2021 uma deterioração de 1,7 mil milhões de euros, motivada pela queda das exportações, sobretudo no setor do turismo, o qual para além de afetado pela covid-19 ainda se encontrava em processo de recuperação dos impactos do Brexit. O Reino Unido é um dos mais relevantes destinos das exportações nacionais, é também o maior mercado emissor de turistas para o país e é a quinta maior fonte de investimento estrangeiro. A deterioração das condições económicas poderá acentuar o já existente hiato de performance entre as empresas nacionais e as suas concorrentes internacionais. Uma maior dificuldade de acesso a financiamento bancário, consequência do atual contexto de crise, e maior aversão ao risco por parte das entidades bancárias, condicionarão de forma significativa os níveis de investimento realizado. Na presente década, Portugal irá beneficiar de vários programas de fundos europeus: conclusão do Quadro Plurianual 2014-2020 (PT2020), o Programa de Recuperação e Resiliência, e o novo quadro 2021-2027.

	2019	2020	2021	2022	2023
PRODUTO INTERNO BRUTO	2,7	-8,4	4,9	5,8	2,8
TAXA DE DESEMPREGO (%)	6,6	7,0	6,9	6,7	6,5
SALDO ORÇAMENTAL DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA (% DO PIB)	0,1	-5,8	-4,3	-2,6	-1,6
DÍVIDA PÚBLICA BRUTA (% DO PIB)	116,6	135,2	127,5	128,3	125,8

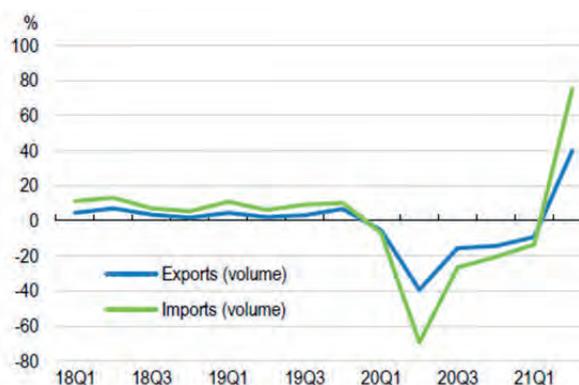
#### DÍVIDA PÚBLICA <sup>1</sup> em % do PIB, Portugal



Programas de apoio ao emprego, à liquidez, como avais públicos, garantias e moratórias bancárias contribuíram para evitar uma crise de insolvências e incumprimentos bancários. Apesar da tendência de crescimento e solidificação pré-crise pandémica, a dimensão das empresas, os seus níveis de endividamento e descapitalização, evidenciam elevados riscos de insolvência após a retirada dos apoios

públicos e o término das moratórias bancárias. De acordo com as estimativas do Banco de Portugal, no início de 2021, cerca de metade das empresas portuguesas recebiam apoios públicos. Em agosto de 2021, período anterior ao término de vigência das moratórias bancárias, cerca de 28,5% dos empréstimos empresariais (cerca de EUR 21,5b) encontrava-se coberto ao abrigo deste tipo de apoio.

#### EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES EM PORTUGAL YoY, variação %



Os montantes médios anuais dos fundos europeus no período 2021-2027 ultrapassarão os 3% do PIB. Esta nova vaga de fundos, pela sua dimensão, vai produzir efeitos económicos relevantes, contribuindo de forma significativa para o crescimento económico nos próximos anos.

<sup>1</sup>Fonte: INE e Programa de Estabilidade 2021-2025 (Governo Português)

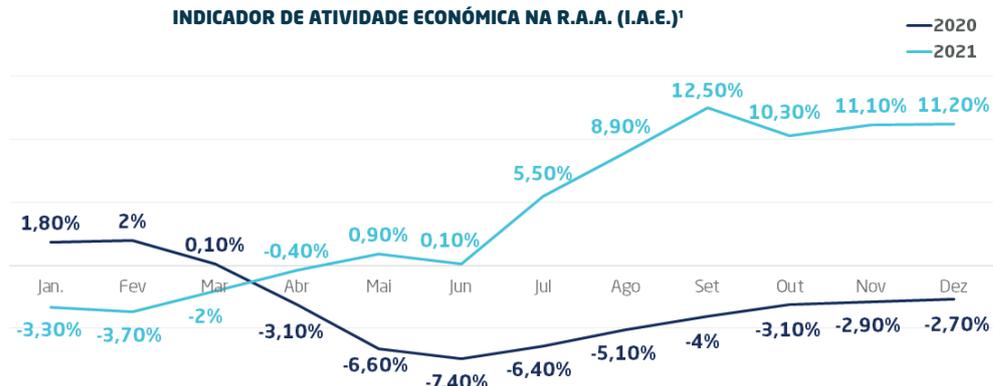
## CONTEXTO ECONÓMICO REGIONAL

Para a economia açoriana, o ano de 2021 foi marcado pela recuperação gradual da atividade económica, após um ano de 2020 fortemente afetado pela crise sanitária e económica provocada pela covid-19. A pandemia interrompeu, desta forma, um período de crescimento que se vinha a registar até finais de 2019 motivado, sobretudo, pelo setor do turismo, que se tornou uma das atividades mais relevantes

na criação de empregos e geração de rendimento, sendo um dos pilares de geração de riqueza na economia açoriana, em conjunto com a produção de leite e pescado.

Esta crise que o setor do turismo sofreu nos Açores teve repercussões não só a níveis económicos como sociais, destacando-se o impacto no PIB e no emprego.

INDICADOR DE ATIVIDADE ECONÓMICA NA R.A.A. (I.A.E.)<sup>1</sup>



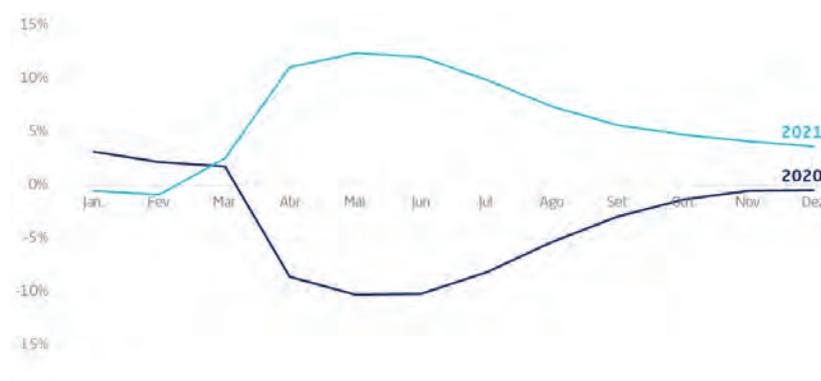
O Indicador de Atividade Económica (IAE) evidencia uma clara melhoria em 2021 comparativamente ao ano de 2020, com uma maior significância a partir do mês de junho, registrando em outubro um abrandamento por via dos constrangimentos associados ao surgimento das novas variantes de covid-19. Apesar destes condicionamentos, e de acordo com o divulgado pelo SREA, o IAE dos Açores apresentou

um aumento de 11,2% em dezembro (versus -2,7% no período homólogo). No mesmo sentido, o consumo privado na região registou melhorias significativas comparativamente ao ano de 2020, apesar de o último trimestre do ano de 2021 ter sido fortemente afetado pela pandemia de covid-19 e o surgimento das novas variantes.

O levantamento das restrições à mobilidade e o aumento do nível da confiança dos consumidores despoletou um período de crescimento a partir do segundo trimestre de 2021.

O surgimento das novas variantes e consequente reintrodução de medidas de contenção da pandemia provocaram um abrandamento do consumo privado no quarto trimestre do ano, mantendo-se, no entanto, acima dos valores registados ao longo de 2020.

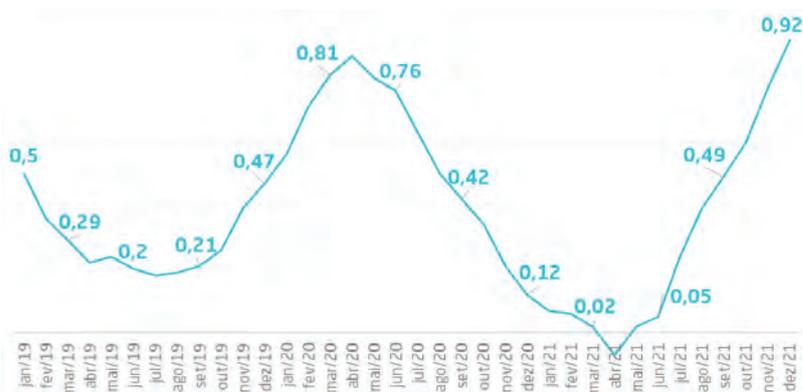
INDICADOR DE CONSUMO PRIVADO NA R.A.A. (%)<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Fonte: SREA (azores.gov.pt)

A taxa de inflação média manteve, nos últimos 12 meses na Região Autónoma dos Açores, uma tendência crescente, em linha com a tendência nacional e internacional, registando um valor de 0,92% (que compara com 1,27% a nível nacional). Este indicador foi fortemente impactado pelo aumento dos preços na energia, aumento do preço dos combustíveis e a maior escassez de materiais por via dos constrangimentos nas cadeias de distribuição.

**ÍNDICE DE PREÇOS NO CONSUMIDOR (TAXA MÉDIA ANUAL %)<sup>1</sup>**



**MERCADO DE TRABALHO<sup>2</sup>**

MERCADO DE TRABALHO (MILHARES)	4T 2020	1T 2021	2T 2021	3T 2021	4T 2021
POPULAÇÃO ATIVA	120,5	117,4	118,4	119,5	120,3
POPULAÇÃO DESEMPREGADA	6,7	6,7	7,9	8	9,9

O contexto atual da pandemia afetou negativamente a atividade económica e, por consequência, o nível de emprego. As políticas públicas de manutenção do emprego, implementadas no atual contexto da pandemia de covid-19, já refletidas nos dados mais recentes disponibilizados pelo SREA, relativos a 2020 e 2021, permitiram atenuar os efeitos negativos ao nível do emprego.

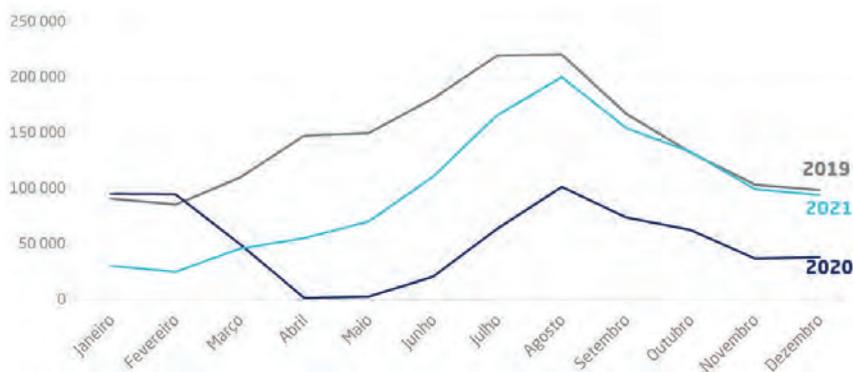
A taxa de desemprego na Região Autónoma dos Açores situou-se em 8,2% no 4.º trimestre de 2021, apresentando um aumento de 2,7 pontos percentuais (p.p.) relativamente ao trimestre homólogo e um aumento de 1,3 p.p. em relação ao trimestre anterior.

**TAXA DE DESEMPREGO NA R.A.A.<sup>1</sup>**



No caso do setor dos serviços, onde o turismo se destacava por ganhos progressivos de peso relativo na atividade económica regional, observa-se uma significativa recuperação após a redução de cerca de 1.065.000 passageiros desembarcados no final de 2020, representando um decréscimo de 62,5%, em comparação com o ano de 2019. Em 2021 desembarcaram nos Açores cerca de 1.181.896 passageiros, mais 85% do que o valor registado em igual período de 2020.

**TOTAL DE PASSAGEIROS DESEMBARCADOS NA R.A.A.<sup>1</sup>**



<sup>1</sup> Fonte: SREA (azores.gov.pt).

<sup>2</sup> Fonte: INE - Inquérito ao Emprego.

No segundo trimestre de 2021, com o levantamento das restrições à mobilidade e o aumento de confiança do lado da procura, é possível verificar uma recuperação no movimento de passageiros em aeroportos, todavia, ainda aquém dos valores que precederam a pandemia.

De um modo geral, todas as ilhas registaram um crescimento no número de passageiros desembarcados face a 2020, sendo os mais acentuados nas ilhas Terceira (99,3%), Faial (94,3%) e

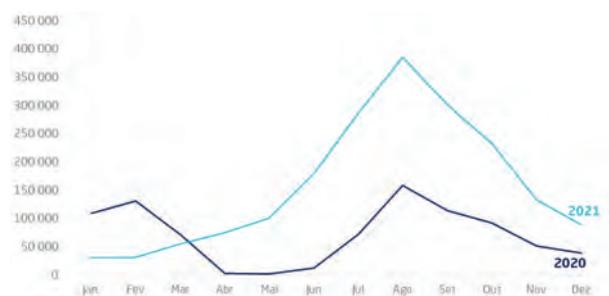
Pico (90,2%), tendo São Jorge (72,8%), Graciosa (59,7%) e Santa Maria (57,1%) registado as subidas mais baixas.

No que respeita à sua origem, desembarcaram nos Açores, em 2021, 62.150 passageiros de voos internacionais, um aumento de 96% face aos valores de 2020, mas ainda 65% abaixo dos 178.237 passageiros desembarcados registados em 2019. No mesmo sentido, seguiu o número de passageiros do mercado nacional,

com mais 84% comparativamente ao ano anterior e 37% abaixo dos valores de 2019.

O tráfego de passageiros inter-ilhas apresentou um crescimento de 85% comparativamente a 2020, com mais 278.732 passageiros desembarcados nos aeroportos regionais. Apesar do crescimento face a 2020, os dados de 2021 ainda permanecem 15% abaixo dos registados em período pré-pandemia (2019).

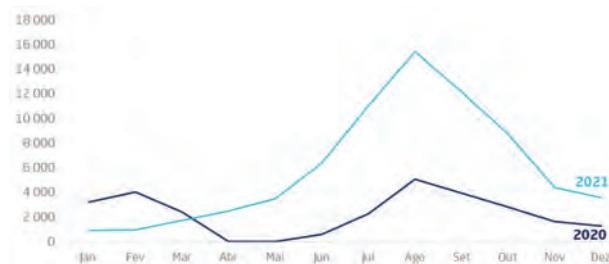
#### NÚMERO DE DORMIDAS NA R.A.A.



Com o mesmo sentido positivo dos passageiros desembarcados, a procura turística registou no 4º trimestre de 2021 um crescimento de 150% face ao período homólogo, aproximando-se, em termos absolutos, dos valores registados no final de 2019.

EM 2021, A ESTADA MÉDIA SITUOU-SE NOS 3,08 DIAS, UM AUMENTO DE 4,1% FACE À ESTADIA MÉDIA REGISTADA NO ANO DE 2020.

#### PROV. TOTAIS (MILHARES DE EUROS)



Os proveitos totais e os de aposento (estabelecimentos hoteleiros e turismo no espaço rural) apresentaram, respetivamente, um valor de 16,7 milhões de euros (+189,8%) e de 11,8 milhões de euros (+192,0%). É expetável que esta tendência de crescimento acelere, após várias companhias aéreas terem anunciado o lançamento de rotas para as ilhas açorianas a partir de vários pontos, nomeadamente da Europa. Os dados estatísticos mostram uma evolução consistente do turismo nos Açores e um apetite crescente pelo turismo de natureza.

Segundo dados do INE, a região autónoma contou, em 2013, com 1,1 milhões de dormidas. Dois anos depois, aquando da liberalização do espaço aéreo, os Açores contaram com 1,3 milhões de dormidas. Em 2018 foram 2,1 milhões de dormidas e, em 2019, mais de 2,2 milhões. A travagem provocada pela pandemia é clara. Em 2020, foram 654 mil dormidas, recuperando em 2021 para 1.898 mil dormidas.

# SETOR DO TRANSPORTE AÉREO

## EVOLUÇÃO DO SETOR 2021 VS 2019 <sup>1</sup>

**ASK** lugares-km oferecidos

SETOR: **-49%** GRUPO SATA: **-9%**

**LOF** lugares oferecidos

SETOR: **-40%** GRUPO SATA: **-12%**

**RPK** lugares-km utilizados

SETOR: **-58%** GRUPO SATA: **-41%**

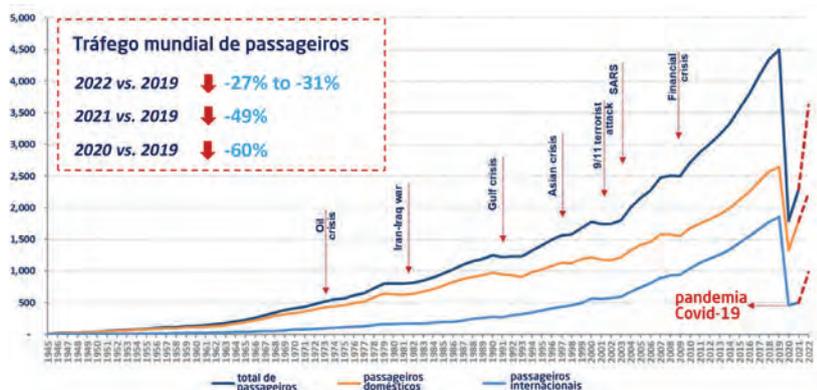
**PAX** passageiros transportados

SETOR: **-49%** GRUPO SATA: **-25%**

**LF %** taxa de ocupação

SETOR: **-15p.p.** GRUPO SATA: **-14p.p.**

## NÚMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS (MILHÕES) <sup>2</sup> Evolução do tráfego mundial de passageiros entre 1945 - 2022



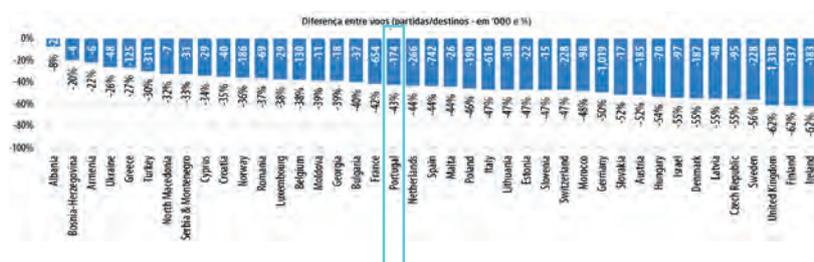
No seguimento do pior ano de que há registro na história da aviação, a esperança de que 2021 fosse o ano em que o setor da aviação civil recuperaria dos efeitos negativos da pandemia acabou por desvanecer, em grande parte devido às constantes variantes da covid-19 que foram surgindo ao longo do ano.

Os últimos 24 meses trouxeram uma rutura sem precedentes, não apenas na indústria da aviação, mas também em todos os aspetos da vida de toda a população global. As companhias aéreas estão claramente na linha de frente desta crise, com natural repercussão em toda a cadeia de valor a montante e jusante, na qual se inclui, de forma evidente, o turismo.

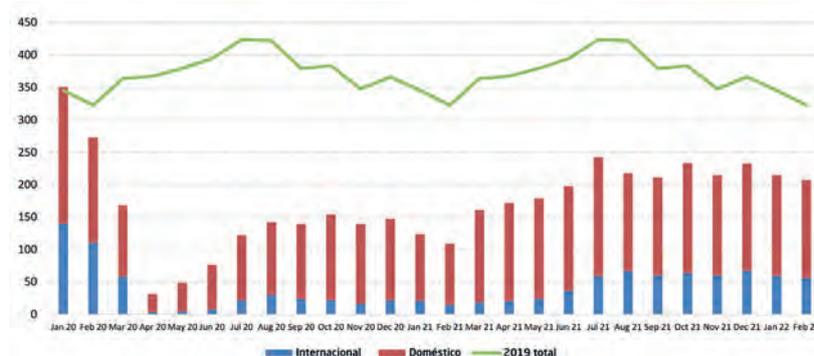
<sup>1</sup> Fonte: IATA - Air Passenger Market Analysis - Dez. 2021

<sup>2</sup> Fonte: ICAO Air Transport Reporting Form

### DIMINUIÇÃO DO Nº VOOS POR PAÍS (2021 VS. 2019) <sup>1</sup>



### NÚMERO MENSAL DE PASSAGEIROS EM 2020 E 2021 VS. 2019 (MILHÕES) <sup>2</sup>



A recuperação de tráfego nos primeiros meses do ano de 2021 foi condicionada pelas restrições à mobilidade, nomeadamente em viagens internacionais, e pelas desigualdades no acesso às vacinas ou pela ausência de adoção de medidas sociais e de saúde pública de maneira apropriada e consistente. A vacinação em massa e a implementação do Certificado Digital covid-19 da União Europeia, associadas ao aumento de confiança da procura e poupanças mais elevadas (acumulados durante os confinamentos em 2020) impulsionaram a recuperação do volume de tráfego durante o verão nos mercados domésticos, tendo facilitado a liberdade de circulação na UE. O surgimento de novas variantes da covid-19, designadamente a Delta, que surgiu na Índia no final de 2020,

ou a Ómicron, que surgiu na África do Sul e Botswana em novembro de 2021, fez abrandar a recuperação do tráfego. Os dois primeiros meses de 2022 foram fortemente afetados por esta última variante. Tal como se pode verificar no gráfico acima, a partir de julho assistiu-se a uma boa recuperação do tráfego doméstico e internacional. Ainda assim, o número de passageiros transportados a nível mundial, em 2021, continuou a ficar muito longe dos números verificados pré-pandemia.

O tráfego mundial de passageiros registou um declínio sem precedentes na história, mesmo quando se compara com outros períodos de crise. Em 2021, o número de passageiros transportados no mundo caiu 49%, quando comparado com o período pré-pandemia de 2019, recuperando significativamente face ao que se tinha verificado em 2020 (-60%). As expectativas são animadoras para 2022, mas ainda longe dos níveis pré-pandemia.

EM PUBLICAÇÃO DE JANEIRO DE 2022, A ICAO AVANÇA UMA RETRAÇÃO DO TRÁFEGO MUNDIAL DE 49% EM 2021, COM 2,3 MIL MILHÕES DE PASSAGEIROS EMBARCADOS, UM NÚMERO BASTANTE DISTANTE DO REGISTADO EM 2019: 4,5 MIL MILHÕES.

Portugal registou uma queda de tráfego ligeiramente abaixo do valor médio global, com cerca de 43% face aos 49% publicados pela ICAO.

<sup>1</sup> Fonte: Eurocontrol

<sup>2</sup> Fonte: ICAO Air Transport Reporting Form

A um ritmo significativamente mais lento do que o verificado nos mercados domésticos, a recuperação do tráfego internacional ainda se encontra muito condicionada pelas restrições à mobilidade e desenvolvimento dos processos de vacinação. É expetável que regiões com mercados domésticos relevantes, altas taxas de vacinação e menores restrições à mobilidade apresentem uma taxa de recuperação superior quando comparado com as regiões mais atrasadas no processo de vacinação.

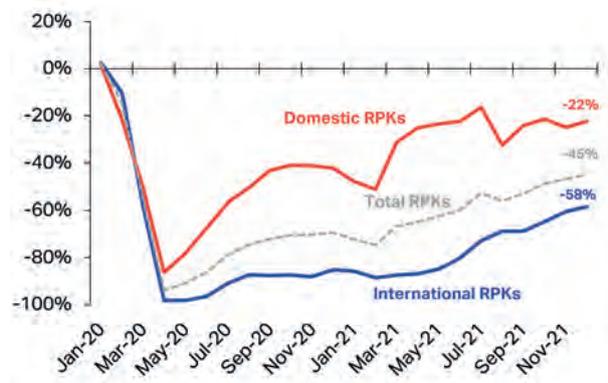
De acordo com as previsões da International Air Transport Association (IATA), em 2021, o número de passageiros total foi de 49% do verificado em 2019, estimando-se uma evolução para 83%, em 2022, 94%, em 2023, 103%, em 2024, e, finalmente, 111%, em 2025. No que diz respeito às viagens internacionais, a IATA refere que o número de passageiros atingiu somente 27% dos níveis de 2019, prevendo-se uma melhoria gradual para 68%, em 2022, 82%, em 2023, 92%, em 2024, e 101%, em 2025. Já a nível doméstico, a IATA diz que, em 2021, os números ficaram-se pelos 61% face à realidade de 2019, prevendo-se, aqui, melhorias mais rápidas: 93% para 2022, 103% já em 2023, 111% em 2024 e 118% para o ano de 2025.

Na Europa, espera-se, nos próximos anos, que o mercado intraeuropeu beneficie das preferências dos passageiros para viagens de curta distância à medida que a confiança recupera. Esta realidade será facilitada por uma circulação cada vez mais harmonizada e livre de restrições na UE. Espera-se que o número total de passageiros de/para/dentro da Europa atinja 86% dos valores de 2019 em 2022, antes de uma recuperação total em 2024 (105%).

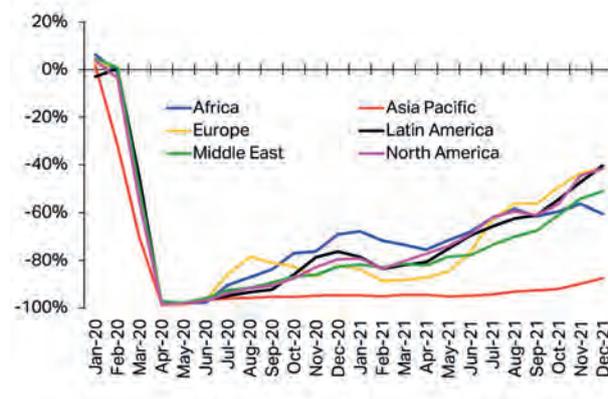
Relativamente à América do Norte, depois de demonstrada alguma resiliência em 2021, o tráfego de/para/dentro da América do Norte continuará a ter um forte desempenho em 2022, à medida que o mercado doméstico dos EUA retorna às tendências pré-crise e com melhorias contínuas nas viagens internacionais. Em 2022, o número de passageiros atingirá 94% dos níveis de 2019, e a recuperação total é esperada em 2023 (102%), à frente de outras regiões.

Relativamente ao impacto do conflito Rússia-Ucrânia, a IATA defende que o transporte aéreo é resiliente a choques e é improvável que esse conflito afete o seu crescimento de longo prazo, contudo, ainda é muito cedo para estimar quais serão as consequências de curto prazo para a aviação, pois

#### RPKS<sup>1</sup> % VARIAÇÃO RELATIVAMENTE AO MESMO MÊS EM 2019



#### RPKS INTERNACIONAIS<sup>1</sup> % VARIAÇÃO RELATIVAMENTE AO MESMO MÊS EM 2019



existem riscos, principalmente em mercados expostos ao conflito. É expetável que esses impactos sejam sentidos mais severamente na Rússia, Ucrânia e áreas vizinhas, fortemente influenciados pela gravidade e período para sanções e/ou encerramento de espaço aéreo.

Importa acrescentar que o impacto nos custos das companhias aéreas, como resultado das flutuações nos preços da energia ou do reencaminhamento para evitar o espaço aéreo russo, pode ter implicações mais amplas, sendo expetável que a confiança do consumidor e a atividade económica serão, provavelmente, afetadas mesmo fora da Europa Oriental.

<sup>1</sup> Fonte: IATA - Air Passenger Market Analysis - Dez. 2021

Estimativas recentes, publicadas pela IATA, apontam para que o negócio do turismo por via aérea tenha gerado, em 2021, cerca de 354 mil milhões de dólares, correspondendo a apenas 42% do montante registado pré-crise. Para o ano de 2022 estima-se que este valor possa ascender aos 626 mil milhões de dólares, cerca de 74% relativamente aos valores pré-crise.

A menor severidade da sintomatologia da nova variante Ómicron, com um rácio de hospitalizações por número de infeções inferior aos verificados nas anteriores vagas, gera expectativas positivas para uma aceleração na retoma do tráfego aéreo a partir de março de 2022, em linha com o início da estação de verão IATA<sup>2</sup>.

O segmento do transporte de carga via aérea encerrou mais uma vez o ano em alta, com níveis de performance superiores aos registados em 2019. Estima-se que o volume de carga internacional tenha atingido em 2021 o total de 7,5 mil milhões de dólares, um crescimento de 19% em relação aos valores de 2019. Comparando com 2020, o mercado de carga aérea subiu, em 2021, 18,7%, o que representa o segundo maior crescimento anual (melhor, só em 2010, quando o crescimento foi de 20,6%).

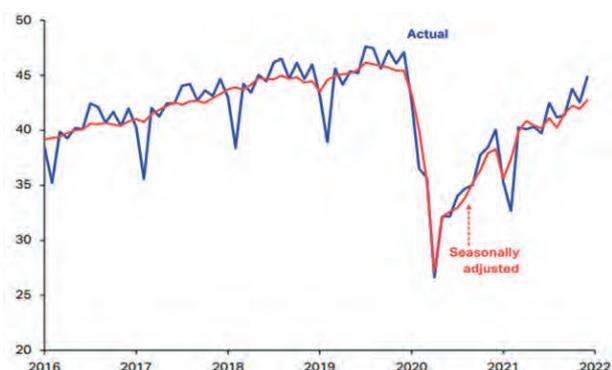
A capacidade de carga oferecida (ACTK) manteve em 2021 a tendência de crescimento, assente no regresso à atividade dos voos de passageiros e aumento de disponibilidade de espaço a bordo, bem como pelo aumento da capacidade oferecida em aeronaves totalmente dedicadas ao transporte de carga, que, por via da conversão de aeronaves de passageiros em cargueiro ou aquisição deste tipo de aeronaves, gerou um aumento de 14% na capacidade oferecida face ao ano de 2020.

Os constrangimentos verificados nas cadeias de logística e distribuição durante o ano de 2021 e os seus impactos nos índices de fiabilidade do transporte marítimo reforçaram, apesar do preço superior, a atratividade do transporte aéreo de carga comparativamente à alternativa marítima. O transporte e distribuição de vacinas e de equipamento de proteção social, tipicamente transportados por via aérea, também contribuíram para esta evolução, nomeadamente no final do ano, com o surgimento e disseminação da nova variante de covid-19 - Ómicron.

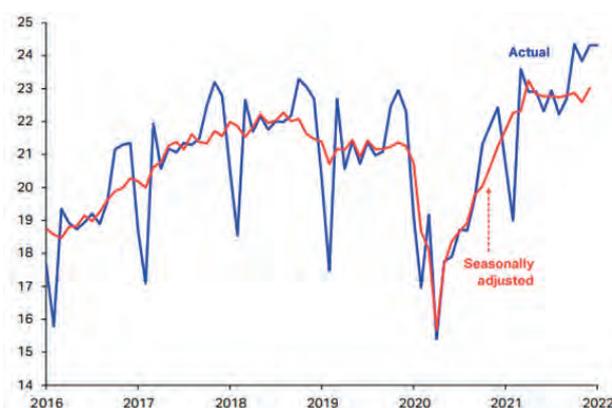
#### VENDA DE BILHETES<sup>1</sup> % VARIAÇÃO RELATIVAMENTE A 2019



#### DISPONIBILIDADE DE CARGA OFERECIDA (MIL MILHÕES ACTK)<sup>1</sup> SÉRIES ATUAL E DESSAZONALIZADA (2019)



#### CARGA TRANSPORTADA (MIL MILHÕES CTK)<sup>1</sup> SÉRIES ATUAL E DESSAZONALIZADA (2019)



<sup>1</sup> Fonte: IATA - Air Passenger Market Analysis - Dez. 2021

<sup>2</sup> A estação de verão IATA inicia-se 27 de março e termina 30 de outubro de 2022.

O desempenho económico do setor da aviação civil continua condicionado às restrições impostas pela pandemia e à crescente pressão da subida de preços. Os apoios governamentais de mitigação dos efeitos da covid-19 no setor da aviação civil mantiveram-se em 2021, em linha com o arrastar da situação pandémica, revelando-se cruciais na prevenção de uma vaga de insolvências no setor, à semelhança do sucedido em 2020. Através de injeções de capital, empréstimos, garantias bancárias e benefícios fiscais foi possível aliviar a pressão sobre as estruturas de custos das companhias aéreas durante o período de recessão da procura em contexto pandémico.

Os valores reportados no 3º trimestre no mercado europeu evidenciam melhorias nas margens operacionais e confirmam o desenvolvimento gradual nos indicadores de transporte de passageiros e carga nas rotas domésticas e internacionais intraeuropeias.

As previsões de faturação global para 2021 e 2022 serão, de acordo com a ICAO, de 251 e de 203 mil milhões de dólares respetivamente, ainda bastante inferiores aos 575 mil milhões de dólares registados em 2019. Dentro da mesma linha de previsões e expectativas, a IATA estima que em 2022 as companhias aéreas registem perdas líquidas acumuladas na ordem dos 11,6 mil milhões de dólares.

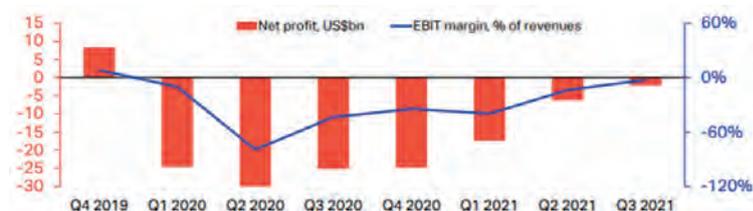
O aumento do preço dos combustíveis deteriorou as já frágeis estruturas de gastos das transportadoras, enquanto a confiança do lado da procura evidenciou os efeitos da renovação de medidas de restrição à mobilidade, condicionando a recuperação financeira das companhias aéreas.

Estima-se que o gasto com combustível tenha atingido em 2021 os 100 mil milhões de dólares, um aumento de 28% face ao registado em 2020, representativo de quase 20% da média de gastos operacionais do setor (vs. 23% pré-crise).

Para o ano de 2022, prevê-se um aumento de 32%<sup>3</sup> dos gastos com combustíveis em relação aos valores de 2021 para cerca de 132 mil milhões de dólares, com a retoma do tráfego aéreo a estender-se aos mercados internacionais, ainda muito condicionados pelos efeitos da covid-19.

O controlo cada vez mais difícil dos gastos relevantes, o risco de uma crise inflacionária pós-covid e o seu impacto nas estruturas de gastos das organizações apresentam mais um desafio na recuperação económica das transportadoras. Adicionalmente, o conflito militar entre a Rússia e a Ucrânia pode provocar um aumento de preços substancialmente maior.

## RENDIBILIDADE HISTÓRICA DO SETOR <sup>1</sup>



## EVOLUÇÃO PREÇOS BRENT/JET FUEL<sup>2</sup>



Concluindo, o setor da aviação ainda tem muitos problemas para enfrentar, em grande parte pelo medo do surgimento de novas variantes de covid-19. A variedade das políticas governamentais em relação às restrições de viagens é geradora de indefinição e receio por parte dos consumidores, pelo que o setor terá de continuar os seus esforços e *lobbys* para concertação e harmonização de políticas. Existe, também, a questão controversa dos *slots* em aeroportos congestionados e se as companhias aéreas devem ser forçadas a usá-los face à diminuição da procura, potencialmente voando “voos fantasmas” prejudiciais ao meio ambiente, ou entregá-los a novas companhias aéreas.

Por outro lado, à medida que as companhias aéreas aumentaram a liquidez ou vão sendo socorridas pelos governos, o espectro de dívidas crescentes para os próximos anos e a capacidade de sustentá-las está a tornar-se uma questão cada vez mais premente e preocupante.

Para encerrar, à medida que a atividade económica global aumenta, as companhias enfrentam graves desafios, nomeadamente ao nível da cadeia de fornecimentos, com os preços dos combustíveis a subirem para os níveis mais elevados dos últimos quatro anos e outras pressões inflacionárias.

<sup>1</sup> Fonte: IATA - Air Passenger Market Analysis - Dez. 2021.

<sup>2</sup> Fonte: Platts, Refinitiv Eikon Datastream, as of January 11th.

<sup>3</sup> Fonte: IATA -2021 End-year report: Economic Performance of the Airline Industry.

# ANÁLISE DE RESULTADOS

## GANHOS OPERACIONAIS

milhares de euros	2019	2020	2021
<b>Vendas e serviços prestados</b>	3.225	3.274	3.344
<b>Subsídios</b>	0	0	547
<b>Outros ganhos</b>	0	0	39
<b>Ganhos Operacionais</b>	3.225	3.275	3.930

# 20%

crescimento em ganhos operacionais

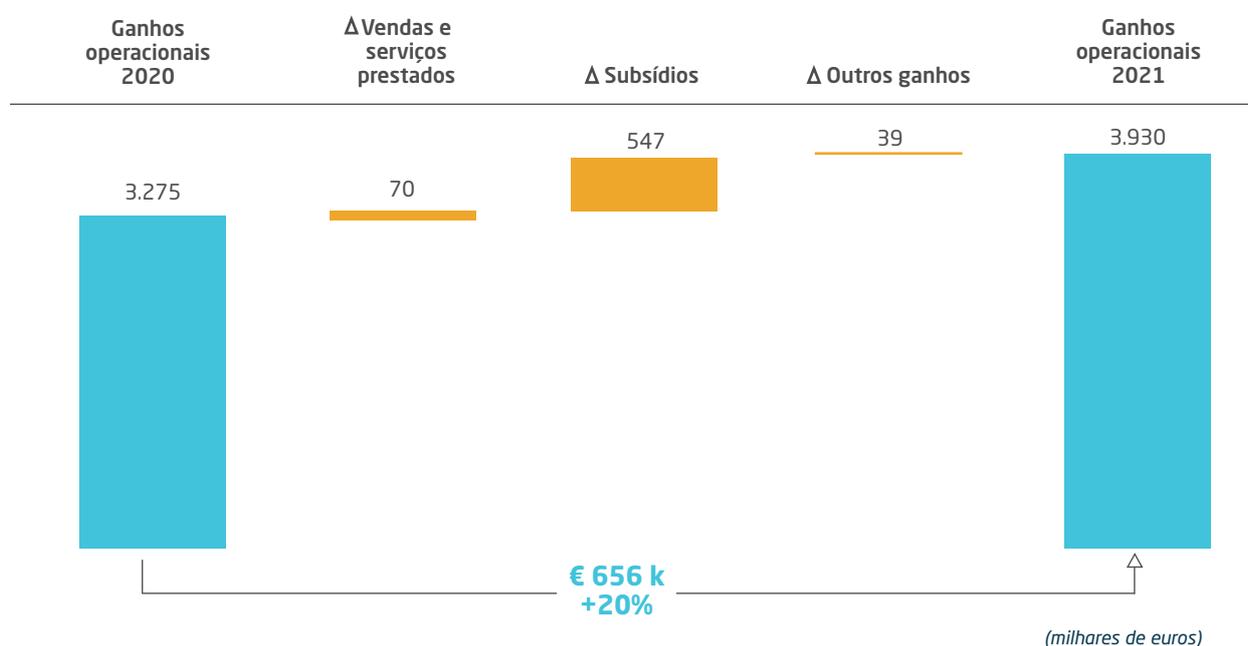
O volume de ganhos operacionais apresentou em 2021 o valor máximo registado ao longo do triénio de 2019-21.

A rubrica de vendas e serviços prestados mantém-se estável ao longo dos três anos, por via da compensação financeira a receber pela gestão das infraestruturas aeroportuárias nas ilhas do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e Flores.

O crescimento do total dos ganhos

operacionais de 22% face a 2019 e 20% face a 2020 resulta maioritariamente da variação verificada na rubrica de subsídios, com o registo em 2021, a título de reposição do reequilíbrio financeiro no âmbito do contrato de concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil, referente aos anos de 2019 e 2020, de EUR 66.871 e EUR 480.246, respetivamente. Estes valores, verificados e validados

por uma entidade independente, resultaram de alterações ao contrato que não podiam ser previstas na altura da sua formação e derivam de alterações legislativas que resultaram num aumento substancial dos encargos suportados pela SATA Gestão de Aeródromos pela maior exigência de recursos humanos e técnicos, ao nível dos serviços de socorros e luta contra incêndios, serviços de segurança e controlo do tráfego aéreo.



## GASTOS OPERACIONAIS<sup>1</sup>

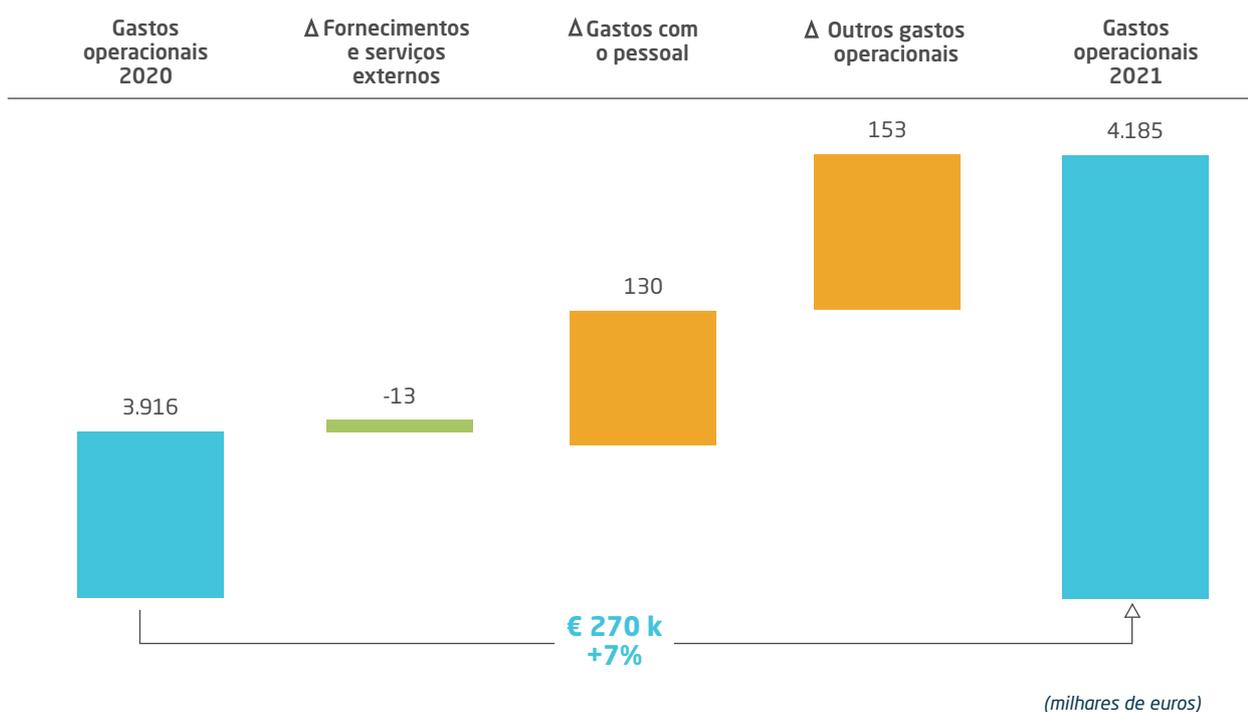
milhares de euros	2019	2020	2021
<b>Fornecimentos e serviços externos</b>	2.805	2.975	2.963
<b>Gastos com o pessoal</b>	853	855	985
<b>Outros gastos operacionais</b>	-55	85	238
<b>Gastos operacionais<sup>1</sup></b>	<b>3.602</b>	<b>3.916</b>	<b>4.185</b>

Os gastos operacionais na SATA Gestão de Aeródromos apresentaram em 2021 face ao ano anterior um crescimento de 7% e de 16% comparativamente ao exercício de 2019.

Destaca-se nesta variação a rubrica de gastos com pessoal, cujo crescimento face aos anos anteriores resulta das negociações dos acordos salariais 2019 - 2021, ajustes salariais por risco de contencioso, decisão judicial ou de gestão e da suspensão do regime de layoff simplificado em

vigor durante o ano de 2020, cujo efeito de poupança não se verificou em 2021.

A rubrica de Provisões apresenta em 2021 um saldo de 225 mil euros, fruto da resolução do contrato e suspensão unilateral dos trabalhos por parte da Veirabar no âmbito da Empreitada de Construção de uma Nova Vedação Periférica para o Aeródromo da Graciosa em fevereiro de 2021, cujo processo judicial se encontra em curso no Tribunal de Ponta Delgada.

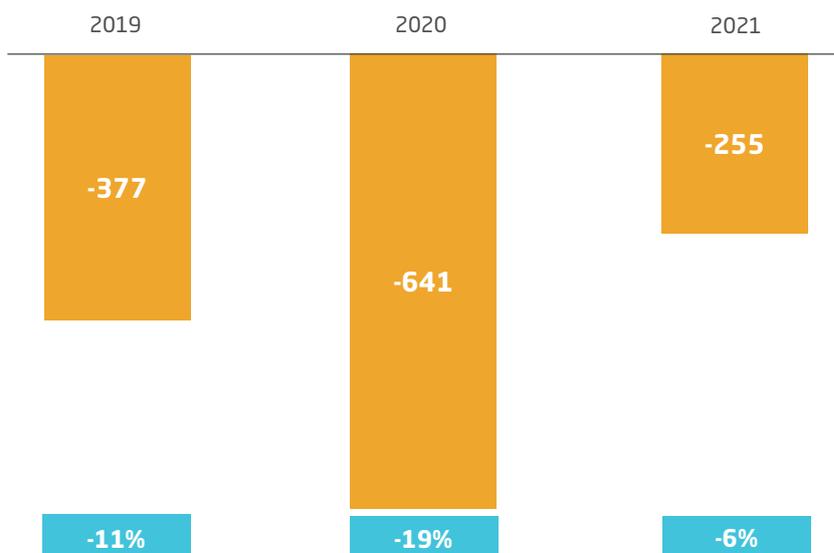


<sup>1</sup> Gastos considerados para EBITDA, não inclui amortizações, depreciações e gastos de reestruturação.

## EBITDA

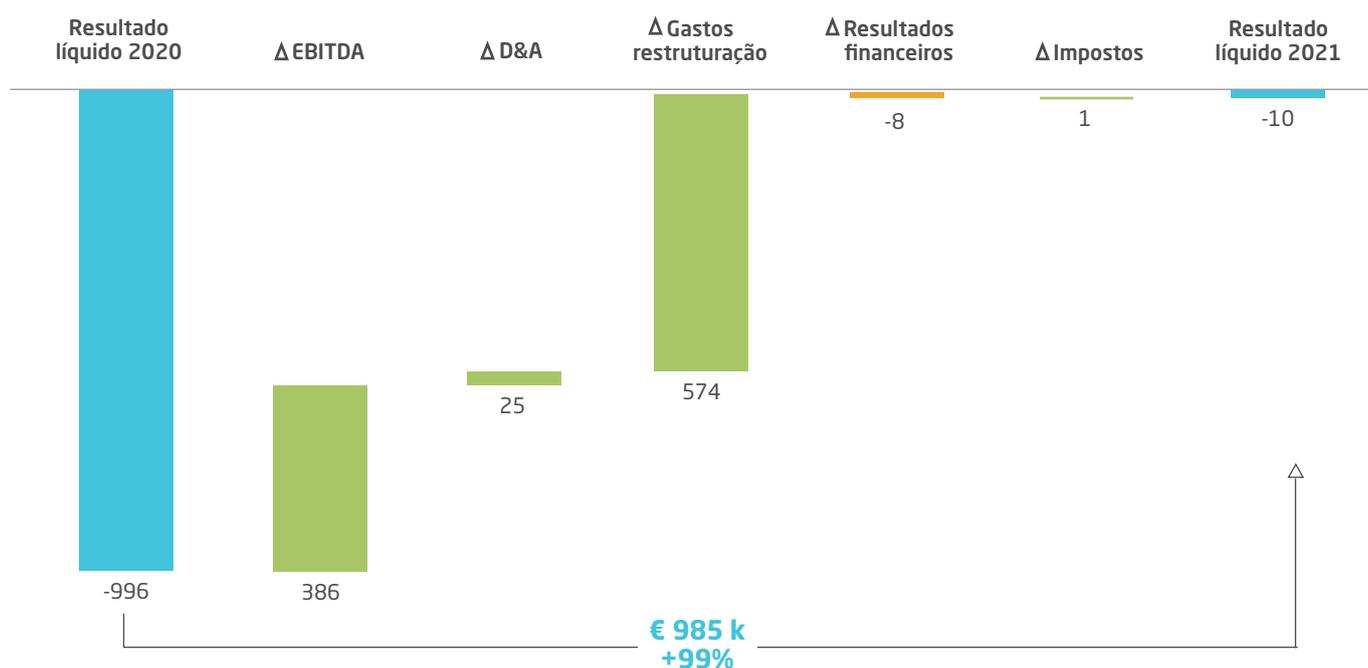
(milhares de euros)

No exercício de 2021 a SATA Gestão de Aeródromos apresentou melhorias significativas ao nível do EBITDA e consequentemente na margem EBITDA. Fruto do crescimento dos rendimentos operacionais por via dos recebimentos relativos ao reequilíbrio financeiro dos anos de 2019 e 2020, cujo valor se sobrepõe ao incremento verificado nos gastos operacionais, registamos no final do exercício de 2021 uma melhoria neste indicador de 386 mil e 122 mil euros face a 2020 e 2019, respetivamente.



## RESULTADO LÍQUIDO

(milhares de euros)

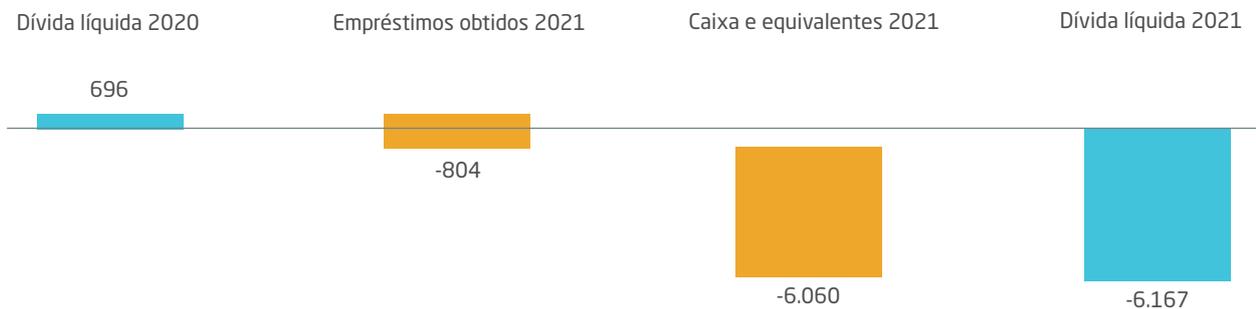


Comparativamente ao ano anterior, 2021 apresentou no resultado líquido uma melhoria de 99%, depois de em 2020 ter registado uma quebra superior a um milhão de euros face a 2019. Assim, o resultado líquido do exercício recuperou em 2021, comparativamente a 2020, cerca de 985 mil euros, cifrando-se nos 10,5 mil euros negativos.

A evolução positiva registada ao nível do EBITDA, cerca de 386 mil euros, e a redução de 574 mil euros da rubrica de gastos de reestruturação, referentes ao valor de responsabilidades da SATA Gestão de Aeródromos com os acordos de reforma antecipada e pré-reforma no âmbito do processo de reestruturação iniciado em 2020, são as variações mais relevantes no quadro positivo para cômputo do resultado líquido do exercício.

## DÍVIDA LÍQUIDA

(milhares de euros)

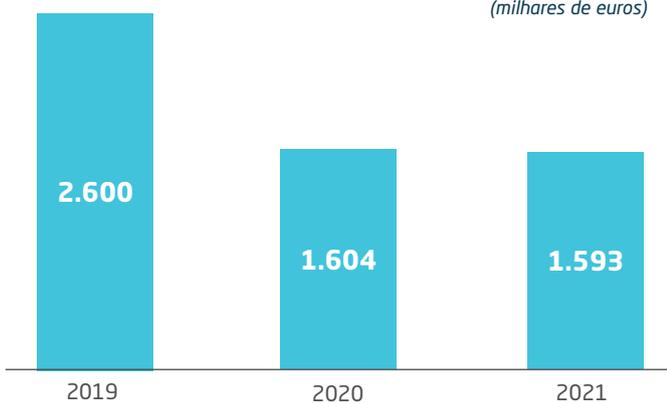


No que diz respeito aos valores de dívida líquida, a sua evolução face aos anos de 2019 e 2020 resulta da regularização dos financiamentos correntes (conta corrente caucionada) registados nos anos anteriores e

pela liquidação de montantes de dívida intra-grupo, com a respetiva melhoria ao nível dos indicadores de liquidez, como se pode verificar pelo valor registado na rubrica de disponibilidades a 31 de dezembro de 2021.

## CAPITAL PRÓPRIO

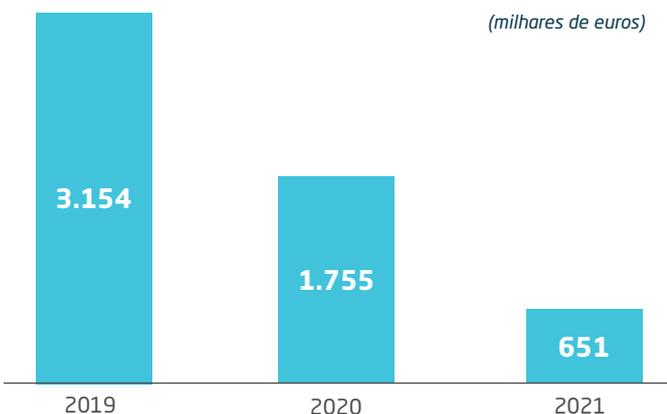
(milhares de euros)



A rubrica de capitais próprios da SATA Gestão de Aeródromos mantém-se estável em 2021 comparativamente aos montantes registados em 2020. Com a incorporação em capitais próprios dos resultados negativos registados em 2021 e 2020, o capital próprio da SATA Gestão de Aeródromos recua para 1,6 milhões de euros, uma deterioração de 39%, cerca de 1 milhão de euros abaixo do valor registado a 31 de dezembro de 2019.

## FORNECEDORES

(milhares de euros)



Comparativamente aos valores reportados em 2019 e 2020, esta rubrica diminuiu em 2021 cerca de 2,5 e 1,1 milhões de euros, respetivamente. Esta evolução resultou do esforço realizado na regularização de créditos acumulados junto a fornecedores, nomeadamente Associações de Bombeiros Voluntários pelos serviços de segurança prestados nos aeródromos da região e fornecedores de serviços de construção e engenharia por trabalhos contratados no âmbito da manutenção, conservação e melhoria das estruturas aeroportuárias.

# EVOLUÇÃO DO SEGMENTO DE NEGÓCIO

SATA GESTÃO DE AERÓDROMOS

A SATA Gestão de Aeródromos, cuja atividade em 2020 tinha sido afetada pela forte diminuição do número de passageiros embarcados e desembarcados na Região Autónoma dos Açores devido à pandemia de covid-19, registou uma recuperação significativa em 2021, sobretudo no segundo semestre, no que concerne ao movimento de aeronaves e de passageiros nos aeródromos, aproximando-se dos valores registados em 2019.

No que respeita à carga e correio, o ano de 2021 chegou a superar em cerca de 10% o volume movimentado em 2019. A recuperação da atividade nos aeródromos deveu-se, principalmente, ao progresso da vacinação da população e consequente fim das restrições à mobilidade inter-ilhas, mas também ao impulso trazido pelo lançamento da Tarifa Açores. Esta nova tarifa proporcionou a estimulação do tráfego inter-ilhas e a necessidade de reforço de voos.

## 6.132

total movimento de aeronaves

2020: 4.872

2019: 6.224

## 246.397

total movimento de passageiros

2020: 138.773

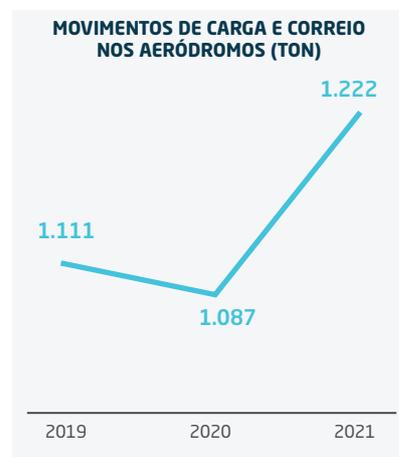
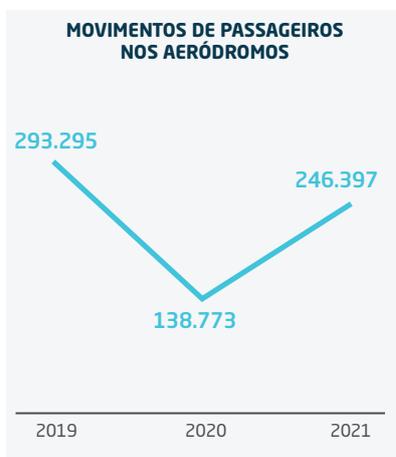
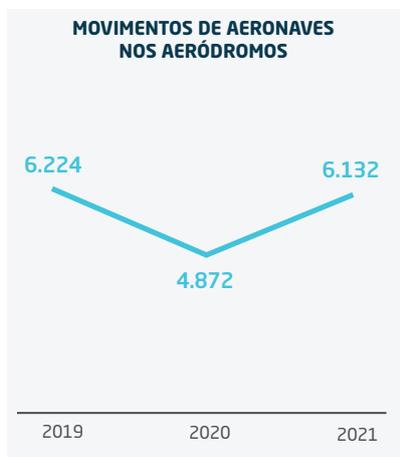
2019: 293.295

## 1.222

carga e correio nos aeródromos (ton)

2020: 1.087

2019: 1.111



Durante o ano de 2021, a SATA Gestão de Aeródromos continuou a executar os investimentos já aprovados, relativos aos Planos de Exploração dos Aeródromos Regionais referentes aos anos de 2017 a 2020, nos aeródromos das ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo e na aerogare da ilha das Flores, e ainda deu início a outros procedimentos de contratação aprovados pela Resolução do Conselho do Governo n° 197/2021, de 10 de agosto. Os investimentos realizados totalizaram um montante global de 1.406.464,83 €.

**Aeródromo da ilha do Pico**  
Investimento: 242.044,16 €

**Aeródromo da ilha de São Jorge**  
Investimento: 913.283,59 €

**Aeródromo da ilha do Corvo**  
Investimento: 92.958,50 €

**Aeródromo da ilha Graciosa**  
Investimento: 136.985,98 €

**Aerogare da ilha das Flores**  
Investimento: 21.192,60 €

No ano de 2021 destaca-se a conclusão e a execução dos seguintes investimentos:

### AERÓDROMO DA ILHA DO PICO

No seguimento do projeto de execução para as instalações de aquecimento, ventilação e ar condicionado (AVAC) da aerogare do aeródromo, verificou-se um aumento significativo da estimativa orçamental, pelo que este assunto está a ser analisado pela Tutela;

Adjudicação do fornecimento e instalação de equipamentos de rastreio de bagagem de cabine e porão para este aeródromo;

Adjudicação do fornecimento e aplicação do sistema de revestimento do pavimento das instalações sanitárias, após a aprovação do investimento de renovação dos WCs da aerogare;

Adjudicação do fornecimento e aplicação do sistema de impermeabilização da cobertura da zona de receção do armazém de carga;

Adjudicação do fornecimento de material e peças de reserva para o sistema de iluminação de pista para o aeródromo da ilha do Pico;

Alteração do layout do controlo de acessos para o lado ar no canal staff no aeródromo da ilha do Pico e aquisição de novos equipamentos de rastreio para o canal passageiros e para a bagagem de porão;

Aquisição de serviços de assessoria para formação/qualificação e treino aos Bombeiros do aeródromo;

Fornecimento de três viaturas de combate a incêndios para o aeródromo da ilha do Pico - revogação do procedimento de contratação pública em 2021;

Adjudicação de trabalhos de construção civil para a sala de formação e respetivo fornecimento de mobiliário;

Fornecimento e instalação de pórtico detetor de metais na zona de cargas;

Fornecimento e instalação de bancadas refrigeradoras para o bar;

Fornecimento de bancos para colocação no exterior da aerogare;

Fornecimento de mobiliário diverso para o Serviço de Salvamento e Luta Contra Incêndios (SSLCI);

Fornecimento e instalação de AVAC na zona de acesso ao público do armazém de cargas;

Fornecimento e substituição da iluminação da aerogare por sistema LED;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção dos sistemas de iluminação de pista;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção dos transportadores de bagagem;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção das viaturas de combate a incêndios;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção e assistência técnica para as portas automáticas e portões seccionados;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção e assistência técnica para os sistemas de segurança;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção preventiva dos equipamentos eletromecânicos (sistema de bombagem de combate a incêndios, ETAR, caixas retentoras de hidrocarbonetos).

### AERÓDROMO DA ILHA DE SÃO JORGE

Conclusão do fornecimento e instalação de equipamentos de meteorologia para o aeródromo, incluindo relógio digital;

Conclusão dos trabalhos relativos à empreitada de construção do reservatório de água para reforço do abastecimento ao aeródromo;

Conclusão do projeto para o sistema de videovigilância na aerogare;

Adjudicação da empreitada de ampliação do parque de estacionamento das viaturas de Bombeiros no SSLCI;

Adjudicação do fornecimento de material e peças de reserva para o sistema de iluminação de pista para o aeródromo da ilha de São Jorge;

Fornecimento de três viaturas de combate a incêndios para o aeródromo da ilha de São Jorge - revogação do procedimento de contratação pública em 2021;

Fornecimento e instalação de uma torre e de um mastro da antena para o VOR-DME;

Aquisição de serviços de assessoria para formação/qualificação e treino aos Bombeiros do aeródromo;

Em curso os trabalhos de instalação do novo sistema de AVAC para a aerogare do aeródromo, em fase final de implementação;

Fornecimento de mobiliário diverso para o SSLCI;

Fornecimento e instalação de AVAC no SSLCI;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção dos sistemas de iluminação de pista;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção dos transportadores de bagagem;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção das viaturas de combate a incêndios;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção e assistência técnica para as portas automáticas e portões seccionados;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção e assistência técnica para os sistemas de segurança;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção preventiva dos equipamentos eletromecânicos (sistema de bombagem de combate a incêndios, ETAR, caixas retentoras de hidrocarbonetos).

### AERÓDROMO DA ILHA GRACIOSA

Suspensão unilateral dos trabalhos por parte da Veirabar no âmbito da empreitada de construção de uma nova vedação periférica para o aeródromo em fevereiro de 2021. O processo judicial está a decorrer no Tribunal de Ponta Delgada devido ao pedido de resolução do contrato;

Adjudicação da empreitada de requalificação e ampliação da aerogare do aeródromo da ilha Graciosa, em processo de visto prévio ao contrato pelo Tribunal de Contas;

Lançamento do procedimento para a aquisição de serviços de fiscalização para a empreitada de requalificação e ampliação da aerogare do aeródromo da ilha Graciosa;

Aquisição de serviços de assessoria para formação/qualificação e treino aos Bombeiros do aeródromo;

Fornecimento de três viaturas de combate a incêndios para o aeródromo da ilha Graciosa - revogação do procedimento de contratação pública em 2021;

Em curso os trabalhos da empreitada de instalação dos sistemas PAPI e RTIL nas pistas 09-27 do aeródromo. Na sequência de uma vistoria à obra (em fevereiro de 2021), resultou uma lista de anomalias que ainda se encontram por resolver; só depois da conclusão destes trabalhos é que se procederá a uma vistoria total para efeitos de receção provisória;

Em curso os trabalhos relativos à empreitada de recuperação da área do armazém de material de placa do aeródromo, na sequência dos danos provocados pelo incêndio no aeródromo, em 2020;

Fornecimento e transporte de um contentor de frio;

Fornecimento de mobiliário diverso para o SSLCI;

Fornecimento e instalação de AVAC no SSLCI;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção dos sistemas de iluminação de pista;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção dos transportadores de bagagem;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção das viaturas de combate a incêndios;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção e assistência técnica para as portas automáticas e portões seccionados;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção e assistência técnica para os sistemas de segurança;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção preventiva dos equipamentos eletromecânicos (sistema de bombagem de combate a incêndios, ETAR, caixas retentoras de hidrocarbonetos).

## AERÓDROMO DA ILHA DO CORVO

Entrada em funcionamento do sistema APAPI no aeródromo da ilha do Corvo;

Fornecimento de uma máquina para desbaste e corte da vegetação;

Aquisição de serviços de assessoria para formação/qualificação e treino aos bombeiros do aeródromo;

Em curso a elaboração do projeto de ampliação e remodelação da aerogare e do edifício SSLCI do aeródromo;

Em curso os trabalhos de construção de uma garagem para abrigo das novas viaturas de bombeiros do aeródromo;

Em curso os trabalhos relativos à empreitada de construção do abrigo para as viaturas dos bombeiros no aeródromo da ilha do Corvo;

Fornecimento de mobiliário diverso para o SSLCI;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção dos sistemas de iluminação de pista;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção dos transportadores de bagagem;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção das viaturas de combate a incêndios;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção e assistência técnica para as portas automáticas e portões seccionados;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção e assistência técnica para os sistemas de segurança;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção preventiva dos equipamentos eletromecânicos (sistema de bombagem de combate a incêndios, ETAR, caixas retentoras de hidrocarbonetos).

## AEROGARE DA ILHA DAS FLORES

Conclusão da realização dos trabalhos de intervenção na cobertura do acesso de passageiros à pista;

Aquisição de serviços de assessoria para formação/qualificação e treino aos Bombeiros da aerogare;

Fornecimento de monitores de check-in e sistemas de informação de voo para a aerogare;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção dos sistemas de iluminação de pista;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção dos transportadores de bagagem;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção das viaturas de combate a incêndios;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção e assistência técnica para as portas automáticas e portões seccionados;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção e assistência técnica para os sistemas de segurança;

Em curso o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção preventiva dos equipamentos eletromecânicos (sistema de bombagem de combate a incêndios, ETAR, caixas retentoras de hidrocarbonetos).



É assumido ao mais alto nível de gestão, com determinação para todos os níveis de atuação, que o Grupo SATA tem o compromisso 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 2021

## DIPLOMAS GERAIS

**Regulamento (UE) 2020/852 do Parlamento Europeu e do Conselho de 18 de junho de 2020** | **Sumário:** Relativo ao estabelecimento de um regime para a promoção do investimento sustentável, e que altera o Regulamento (UE) 2019/2088. Dado que o Regulamento de Taxonomia (Regulamento (UE) 2020/852) não abrange as atividades de transporte aéreo, o Grupo SATA encontra-se atualmente em fase de avaliação sobre as atividades terrestres de apoio ao transporte aéreo abrangidas pelos objetivos e medidas de mitigação das alterações climáticas e a sua adaptação às considerações incluídas na regulamentação em questão.

**Lei n.º 93/2021 de 20 de dezembro** | **Sumário:** Estabelece o regime geral de proteção de denunciantes de infrações, transpondo a Diretiva (UE) 2019/1937 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2019, relativa à proteção das pessoas que denunciam violações do direito da União.

**Lei n.º 88/2021 de 15 de dezembro** | **Notas:** Regime transitório de obrigatoriedade do uso de máscara em espaços públicos.

**Lei n.º 83/2021 de 6 de dezembro** | **Sumário:** Modifica o regime de teletrabalho, alterando o Código do Trabalho e a Lei n.º 98/2009, de 4 de setembro, que regulamenta o regime de reparação de acidentes de trabalho e de doenças profissionais.

**Decreto-Lei n.º 104/2021 de 27 de novembro** | **Sumário:** Altera as medidas no âmbito da pandemia da doença Covid-19. | **Notas:** Republicação do Decreto-Lei n.º 28-B/2020, de 26 de junho, que estabelece o regime sancionatório aplicável ao incumprimento dos deveres estabelecidos por decreto que regulamente a declaração do estado de emergência e dos deveres estabelecidos por declaração de situação de alerta, contingência ou calamidade.

**Resolução do Conselho do Governo n.º 233/2021 de 20 de setembro** | **Notas:** Decisão de contratar a concessão do serviço público aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores, no período de 1 a 31 de outubro de 2021, mediante ajuste direto.

**Lei n.º 68/2021 de 26 de agosto** | **Sumário:** Aprova os princípios gerais em matéria de dados abertos e transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2019/1024 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, relativa aos dados abertos e à reutilização de informação do setor público, alterando a Lei n.º 26/2016, de 22 de agosto.

**Lei n.º 50/2021 de 30 de julho** | **Sumário:** Prorroga as moratórias bancárias, alterando o Decreto-Lei n.º 10-J/2020, de 26 de março.

**Decreto-Lei n.º 65/2021 de 30 de julho** | **Sumário:** Regulamenta o Regime Jurídico da Segurança do Ciberespaço e define as obrigações em matéria de certificação da cibersegurança em execução do Regulamento (UE) 2019/881 do Parlamento Europeu, de 17 de abril de 2019.

**Resolução do Conselho de Ministros n.º 101-A/2021 de 30 de julho** | **Sumário:** Altera as medidas aplicáveis em situação de calamidade, no âmbito da pandemia da doença Covid-19. | **Notas:** A partir do dia 1 de agosto o teletrabalho passa a ser recomendado sempre que as atividades o permitam.

**Decreto Legislativo Regional n.º 23/2021/A de 22 de julho** | **Sumário:** Segunda alteração ao Decreto Legislativo Regional n.º 19/2006/A, de 2 de junho. | **Notas:** Adaptação do Código do Trabalho à R.A.A. Reduz para 90 dias o período experimental de trabalhadores que estejam à procura de primeiro emprego e desempregados de longa duração.

**Decreto Legislativo Regional n.º 21/2021/A de 12 de julho** | **Sumário:** Regime dos requerimentos parlamentares e das perguntas escritas ao Governo Regional na Região Autónoma dos Açores. | **Notas:** Previsão do direito a obter os elementos ou informações existentes na administração pública regional e nas empresas do setor público regional que sejam úteis ao exercício do mandato.

**Decreto Regulamentar Regional n.º 18/2021/A, de 8 de julho** | **Sumário:** Aprova a orgânica e o quadro de pessoal dirigente e de chefia da Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia. | **Notas:** Atribuição de competências na execução das políticas regionais de transportes aéreos e marítimos, e respetivas infraestruturas.

**Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 31/2021/A de 31 de junho** | **Sumário:** Auditoria do Tribunal de Contas ao Grupo SATA. | **Notas:** Solicitação à Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas de uma auditoria à situação financeira e operacional do Grupo SATA no período compreendido entre os anos de 2012 e 2020.

**Decreto Regulamentar Regional n.º 10-A/2021/A de 28 de junho** | **Sumário:** Execução do Orçamento da Região Autónoma dos Açores para 2021. | **Notas:** Empresas integradas no SPER que atuam no setor 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 54-A/2021 de 25 de junho** | **Sumário:** Executa na ordem jurídica interna o Regulamento (UE) 2021/953, relativo ao Certificado Digital Covid-19 da UE.

**Resolução do Conselho do Governo n.º 143/2021 de 9 de junho, com Declaração de Retificação n.º 12/2021 de 9 de junho** |

**Notas:** Autoriza a concessão de uma garantia relativa ao financiamento a contrair pela SATA Air Açores.

**Resolução do Conselho de Ministros n.º 70-B/2021 de 4 de junho** | **Sumário:** Prossegue a estratégia do levantamento de medidas de confinamento no âmbito do combate à pandemia da doença Covid-19. | **Notas:** Teletrabalho deixa de ser obrigatório e passa a ser recomendado quando as atividades o permitam.

**Resolução do Conselho do Governo n.º 141/2021 de 2 de junho** | **Notas:** Autorizar a realização do concurso público, com publicidade internacional, para a formação de um contrato de concessão do serviço público de transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores.

**Decreto Legislativo Regional n.º 15-A/2021/A de 31 de maio** | **Sumário:** Orçamento da Região Autónoma dos Açores para o ano de 2021. | **Notas:** Disposições sobre gestão operacional das empresas públicas.

**Lei n.º 32/2021 de 27 de maio** | **Sumário:** Estabelece limitações à redação de cláusulas contratuais e prevê a criação de um sistema de controlo e prevenção de cláusulas abusivas, alterando o Decreto-Lei n.º 446/85, de 25 de outubro, que institui o regime jurídico das cláusulas contratuais gerais.

**Lei n.º 27/2021 de 17 de maio** | **Sumário:** Carta Portuguesa de Direitos Humanos na Era Digital.

**Resolução do Conselho do Governo n.º 107/2021 de 13 de maio** | **Notas:** Autoriza a concessão de uma compensação financeira, à SATA Air Açores, S.A. e à SATA Internacional - Azores Airlines, S.A..

**Decreto n.º 7/2021 de 17 de abril** | **Sumário:** Regulamenta o estado de emergência decretado pelo Presidente da República. | **Notas:** Obrigatória adoção do regime de teletrabalho, independentemente do vínculo laboral, da modalidade ou da natureza da relação jurídica, sempre que este seja compatível com a atividade desempenhada e o trabalhador disponha de condições para a exercer, sem necessidade de acordo das partes.

**Decreto Regulamentar Regional n.º 3-A/2021/A de 15 de abril** | **Sumário:** Regulamenta a aplicação, na Região Autónoma dos Açores, do Decreto do Presidente da República n.º 41-A/2021, de 14 de abril | **Notas:** Decreto do Presidente da República n.º 41-A/2021, de 14 de abril, renova a declaração do estado de emergência, com fundamento na verificação de uma situação de calamidade pública.

**Resolução do Conselho do Governo n.º 85/2021 de 16 de abril** | **Notas:** Manutenção das garantias prestadas pela Região Autónoma dos Açores relativamente às obrigações resultantes para a SATA Air Açores de cada um dos Contratos de Financiamento, condição necessária para a prorrogação dos respetivos prazos de vigência.

**Lei n.º 18/2021 de 8 de abril** | **Sumário:** Estende o regime jurídico aplicável à transmissão de empresa ou estabelecimento às situações de transmissão por adjudicação de fornecimento de serviços que se concretize por concurso público, ajuste direto ou qualquer outro meio, alterando o Código do Trabalho.

**Decreto-Lei n.º 25-A/2021 de 30 de março** | **Sumário:** Prorroga o 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 | **Notas:** Regime para evitar ajuntamentos de trabalhadores no decurso da realização do trabalho presencial, bem como disposições sobre teletrabalho obrigatório.

**Resolução do Conselho do Governo n.º 65/2021 de 25 de março** | **Notas:** Autoriza contratar a concessão do serviço público aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores, no período de 1 de abril a 30 de setembro de 2021, mediante ajuste direto.

**Lei n.º 11/2021 de 9 de março** | **Sumário:** Suspensão excecional de prazos associados à sobrevivência e caducidade de convenção coletiva de trabalho.

**Portaria n.º 38/2021 de 16 de fevereiro** | **Sumário:** Cria as taxas de carbono sobre as viagens aéreas e marítimas.

**Resolução da Assembleia da República n.º 64/2021, de 12 de fevereiro** | **Sumário:** Aprova a Convenção sobre a Repressão de Atos Ilícitos Relacionados com a Aviação Civil Internacional, adotada em Pequim, em 10 de setembro de 2010.

**Decreto-Lei n.º 12/2021 de 9 de fevereiro** | **Sumário:** Assegura a execução na ordem jurídica interna do Regulamento (UE) 910/2014, relativo à identificação eletrónica e aos serviços de confiança para as transações eletrónicas no mercado interno.

**Decreto-Lei n.º 8-B/2021 de 22 de janeiro** | **Sumário:** Estabelece um conjunto de medidas de apoio no âmbito da suspensão das atividades letivas e não letivas presenciais | **Notas:** Faltas justificadas motivadas por assistência à família decorrentes de suspensões e interrupções letivas.

**Lei n.º 2/2021 de 21 de janeiro** | **Sumário:** Estabelece o regime de acesso e exercício de profissões e de atividades profissionais e o regime aplicável à avaliação da proporcionalidade prévia à adoção de disposições legislativas que limitem o acesso a profissão regulamentada, ou a regulamentar, ou o seu exercício, transpondo a Diretiva (UE) 2018/958 do Parlamento Europeu e do Conselho e revogando o Decreto-Lei n.º 37/2015, de 10 de março.

**Decreto-Lei n.º 6-C/2021 de 15 de janeiro** | **Sumário:** Prorroga o apoio extraordinário à retoma progressiva de atividade em empresas em situação de crise empresarial | **Notas:** o Governo passa a assegurar o pagamento de 100 % da retribuição até ao triplo da retribuição mínima mensal garantida (RMMG) aos trabalhadores abrangidos pelo apoio extraordinário à manutenção de contrato de trabalho, previsto no Decreto-Lei n.º 10 -G/2020, de 26 de março.

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

**Portaria n.º 32/2021 de 10 de fevereiro** | **Sumário:** Regulamenta o processo de credenciação de técnicos municipais responsáveis pela apreciação de projetos e medidas de autoproteção e pela realização de vistorias e inspeções das condições de segurança contra incêndio em edifícios (SCIE) de edifícios e recintos classificados na 1.ª categoria de risco.

**Convenção Coletiva de Trabalho nº 52/2021 de 17 de novembro** | **Sumário:** Firma o Acordo de Empresa entre a SATA Gestão de Aeródromos, S.A. e o SINTAC - Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Aviação Civil.

**Circular de Informação Aeronáutica nº 07/2021 publicado pela ANAC** | **Sumário:** Regula o sistema de comunicação voluntária de ocorrências aeronáuticas.

**Circular de Informação Aeronáutica nº 18/2021 publicado pela ANAC** | **Sumário:** Estabelece as medidas operacionais para prevenir a disseminação da infeção SARS CoV-2.

**Circular de Informação Aeronáutica nº 19/2021 publicado pela ANAC** | **Sumário:** Regula o sistema de comunicação obrigatória de ocorrências relativas a operações com aeronaves, fatores técnicos, manutenção e reparação de aeronaves, tráfego aéreo, aeródromos, operações em terra e com aeronaves não complexas a motor.

## DIPLOMAS NO ÂMBITO SECURITY

**ICAO, Document 8973.**

**ICAO, Global Aviation Security Plan (GASeP).**

**ICAO, Annex 17.**

**Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008** e respetivas atualizações.

**Regulamento (CE) n.º 272/2009, da Comissão, de 2 de abril de 2009** e respetivas atualizações.

**Regulamento (UE) n.º 2015/1998, da Comissão, de 5 de novembro de 2015** e respetivas atualizações.

**Decisão C (2015) 8005 da comissão, de 16 de novembro de 2015** e respetivas atualizações.

**Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil aprovado por deliberação em conselho de ministros a 23 de dezembro de 2003.**

**Decreto-Lei n.º 142/2019 de 19 de setembro**, que aprova o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

**Programa Nacional de Controlo de Qualidade de Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC), de 27 de dezembro de 2012.**

**Regulamento n.º 765/2021 de 17 de agosto de 2021**, que aprova o Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil (PNFSAC).

**Regulamento 1254/2009 da comissão de 18 de dezembro de 2009** relativo ao estabelecimento de critérios que permitam aos Estados Membros derrogar às normas de base comuns no domínio da segurança da aviação civil e adotar medidas de segurança alternativas.

**Deliberação n.º 680/2000**, acesso de pessoas às áreas reservadas e restritas dos aeroportos nacionais.

**Diretiva (UE) 2016/681 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016**, relativa à utilização dos dados dos registos de identificação dos passageiros (PNR) para efeitos de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave.

## APLICAÇÃO DE RESULTADOS

Nos termos das disposições legais e estatutárias, o Conselho de Administração da SATA Gestão de Aeródromos, 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 Gestão de Aeródromos, S.A., e que o Relatório de Gestão expõe fielmente a evolução dos negócios, do desempenho e da posição financeira.

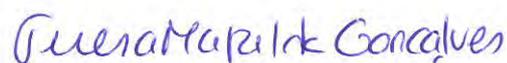
Nos termos das disposições em vigor, propõe-se que o Resultado Líquido do Exercício negativo de 10.493,68 euros seja aplicado em Resultados Acumulados.

Ponta Delgada, 9 de junho de 2022

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 SATA Gestão de Aeródromos durante o ano de 2021 - 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 SATA Gestão de Aeródromos.

**Os conteúdos apresentados incluem o desempenho individual da SATA Gestão de Aeródromos 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 Normas Internacionais de Informação Financeira (*International Financial Reporting Standards*) adotadas pela União Europeia (IFRS), emitidas e revistas pelo IASB - Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade (*International Accounting Standards Board*) 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 2021, 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 do Grupo SATA, por favor consulte o website corporativo [www.azoresairlines.pt](http://www.azoresairlines.pt) ou proceda ao envio de um e-mail através do endereço eletrónico [info@sata.pt](mailto:info@sata.pt).

# GLOSSÁRIO

- ACTK** Capacidade de carga oferecida.
- ANAC** Agência Nacional de Aviação Civil.
- ASK** Available Seat-Kilometers ou Assentos-Quilómetros Oferecidos. Calculado por voo, pela multiplicação do número de assentos disponíveis para comercialização em cada etapa pela distância percorrida em cada etapa.
- 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.
- CE** Comissão Europeia.
- CELE** Comércio Europeu de Licenças de Emissões.
- CIVISA** Centro de Informação e Vigilância Sismovulcânica dos Açores.
- CORSIA** Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.
- CO<sub>2</sub>** 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*.
- ESG** *Environmental, social, and corporate governance*.
- FUEL** Combustível.
- GEE** Gases com Efeito de Estufa.
- GRA** Governo Regional dos Açores.
- Grupo SATA** Constituído pela SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes, S.A., 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.
- IATA** *International Air Transport Association*.
- ICAO** *International Civil Aviation Organization*.
- IFRS** *International Financial Reporting Standards*.
- INE** Instituto Nacional de Estatística.
- 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 período.
- OCDE** Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico.
- ODS** Objectivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas.
- OMS** Organização Mundial de Saúde.
- OMT** Organização Mundial de Turismo.
- OPEP+** Organização dos Países Exportadores de Petróleo.
- PAPI** *Precision Approach Path Indicator*.
- PIB** Produto Interno Bruto.
- p.p.** Pontos percentuais.
- R.A.A.** Região Autónoma dos Açores.
- RPK Revenue-Passenger-Kilometres** Receitas de passageiros por quilómetros. Receitas por passageiro transportado, multiplicado pelo número de quilómetros voados.
- RTIL** *Runway Threshold Identification Lights*.
- Safety** Segurança operacional.
- Security** Segurança contra atos ilícitos.
- SGA** SATA Gestão de Aeródromos, S.A..
- SPER** Sector Público Empresarial Regional.
- SREA** Serviço Regional de Estatística dos Açores.
- SSLCI** Serviço de Salvamento e Luta Contra Incêndios.
- Stakeholders** Pessoas que possuem algum tipo de interesse nos processos e resultados da empresa.
- tCO<sub>2</sub>e** Toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente.
- TFUE** Tratado de Funcionamento da União Europeia.
- UE** União Europeia.



# **ANEXOS**

## FINANCEIROS



# **SATA – Gestão de Aeródromos, S.A.**

Demonstrações Financeiras  
31 de dezembro de 2021

## Índice

Demonstração da posição financeira .....	4
Demonstração dos resultados .....	5
Demonstração do rendimento integral .....	6
Demonstração da alteração dos capitais próprios .....	7
Demonstração dos fluxos de caixa.....	8
<b>1. Introdução.....</b>	<b>9</b>
1.1 IMPACTO PANDEMIA COVID-19 .....	14
<b>2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras .....</b>	<b>20</b>
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO.....	20
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES .....	21
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	22
<b>3. Principais políticas contabilísticas .....</b>	<b>22</b>
3.1 CONVERSÃO CAMBIAL.....	22
3.2 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS.....	23
3.3 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS .....	24
3.4 ATIVOS FINANCEIROS.....	24
3.5 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS .....	26
3.6 INVENTÁRIOS.....	27
3.7 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER .....	27
3.8 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA.....	27
3.9 CAPITAL SOCIAL .....	28
3.10 EMPRÉSTIMOS OBTIDOS .....	28
3.11 OUTRAS CONTAS A PAGAR .....	28
3.12 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO .....	28
3.13 PROVISÕES .....	29
3.15 LOCAÇÕES .....	31
3.16 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS .....	32
3.17 CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO AEROPORTUÁRIO.....	32
3.18 RÉDITO .....	34
3.19 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA .....	34
3.20 EVENTOS SUBSEQUENTES.....	35
<b>4. Políticas de gestão de risco financeiro.....</b>	<b>35</b>
4.1 FATORES DO RISCO FINANCEIRO.....	35
4.2 GESTÃO DO RISCO DE CAPITAL.....	37
<b>5. Principais estimativas e julgamentos apresentados .....</b>	<b>38</b>
5.1 PROVISÕES (NOTA 19).....	38
5.2 ATIVOS TANGÍVEIS (NOTA 6) .....	38
5.3 IMPARIDADES (NOTA 6, 8, 9 E 10) .....	39
5.4 BENEFÍCIOS PÓS EMPREGO (NOTA 20 E 24).....	39

<b>6. Ativos fixos tangíveis.....</b>	<b>40</b>
<b>7. Ativos e passivos por impostos diferidos.....</b>	<b>42</b>
<b>8. Inventários .....</b>	<b>42</b>
<b>9. Clientes .....</b>	<b>43</b>
<b>10. Outras contas a receber.....</b>	<b>43</b>
<b>11. Outros ativos correntes .....</b>	<b>45</b>
<b>12. Imposto sobre o rendimento a receber / pagar .....</b>	<b>45</b>
<b>13. Caixa e equivalentes de caixa .....</b>	<b>45</b>
<b>14. Capital e Reservas.....</b>	<b>46</b>
<b>15. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais.....</b>	<b>46</b>
<b>16. Fornecedores.....</b>	<b>47</b>
<b>17. Outras contas a pagar.....</b>	<b>47</b>
<b>18. Outros passivos correntes .....</b>	<b>48</b>
<b>19. Provisões .....</b>	<b>48</b>
<b>20. Obrigações de benefícios de reforma e outros .....</b>	<b>49</b>
<b>21. Serviços prestados .....</b>	<b>49</b>
<b>22. Subsídios à exploração.....</b>	<b>50</b>
<b>23. Fornecimentos e serviços externos.....</b>	<b>50</b>
<b>24. Gastos com o pessoal .....</b>	<b>51</b>
<b>Gastos de reestruturação .....</b>	<b>52</b>
<b>25. Outros rendimentos e ganhos.....</b>	<b>52</b>
<b>26. Outros gastos e perdas.....</b>	<b>52</b>
<b>27. Gastos e rendimentos financeiros .....</b>	<b>53</b>
<b>28. Imposto do exercício.....</b>	<b>53</b>

<b>29. Contingências.....</b>	<b>54</b>
<b>30. Partes relacionadas.....</b>	<b>55</b>
<b>31. Eventos subsequentes.....</b>	<b>57</b>

## Demonstração da posição financeira

	Nota	2021	2020
<b>Ativo</b>			
<b>Não corrente</b>			
Ativos fixos tangíveis	6	15 525	13 929
Investimentos financeiros		447	447
		<b>15 972</b>	<b>14 376</b>
<b>Corrente</b>			
Inventários	8	704	704
Clientes	9	501 757	278 205
Outras contas a receber	10	3 181 324	9 112 665
Outros ativos correntes	11	8 163	57 980
Imposto sobre o rendimento a receber	12	-	1 182
Caixa e equivalentes de caixa	13	6 167 470	107 501
		<b>9 859 419</b>	<b>9 558 237</b>
<b>Total do Ativo</b>		<b>9 875 391</b>	<b>9 572 612</b>
<b>Capital Próprio</b>			
Capital social	14	250 000	250 000
Reservas legais	14	91 557	91 557
Resultados acumulados	14	1 262 282	2 258 054
Resultado líquido do exercício		(10 494)	(995 771)
<b>Total Capital Próprio</b>		<b>1 593 346</b>	<b>1 603 840</b>
<b>Passivo</b>			
<b>Não corrente</b>			
Provisões	19	225 000	-
Obrigações de benefícios de reforma e outros	20	596 444	587 428
		<b>821 444</b>	<b>587 428</b>
<b>Corrente</b>			
Empréstimos obtidos	15	-	803 500
Fornecedores	16	650 820	1 754 501
Outras contas a pagar	17	6 764 617	4 794 042
Imposto sobre o rendimento a pagar	12	2 342	-
Outros passivos correntes	18	42 823	29 303
		<b>7 460 602</b>	<b>7 381 345</b>
<b>Total Passivo</b>		<b>8 282 046</b>	<b>7 968 773</b>
<b>Total do Capital Próprio e Passivo</b>		<b>9 875 391</b>	<b>9 572 612</b>

As notas das páginas seguintes constituem parte integrante da demonstração financeira supra existente.

## Demonstração dos resultados

	<u>Nota</u>	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Serviços prestados	21	3 344 097	3 274 308
Subsídios à Exploração	22	547 117	-
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	8	(4 935)	(9 426)
Fornecimentos e serviços externos	23	(2 962 719)	(2 975 301)
Gastos com o pessoal	24	(984 669)	(854 899)
Provisões (aumentos/reduções)	19	(225 000)	6 000
Outros rendimentos e ganhos	25	38 830	206
Outros gastos e perdas	26	<u>(8 059)</u>	<u>(81 967)</u>
<b>Resultado operacional (antes gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)</b>		<b>(255 338)</b>	<b>(641 080)</b>
Gastos de reestruturação	24	(13 096)	(587 428)
Gastos/ reversões de depreciação	6	(9 550)	(34 784)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	9	8 254	1 337
<b>Resultado operacional</b>		<b><u>(269 730)</u></b>	<b><u>(1 261 955)</u></b>
Gastos financeiros	27	(74 264)	(109 076)
Rendimentos financeiros	27	<u>335 847</u>	<u>378 732</u>
<b>Resultados antes de impostos</b>		<b><u>(8 147)</u></b>	<b><u>(992 299)</u></b>
Imposto sobre o rendimento do exercício	28	<u>(2 346)</u>	<u>(3 472)</u>
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<b><u>(10 494)</u></b>	<b><u>(995 771)</u></b>

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

## Demonstração do rendimento integral

	<u>Nota</u>	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Resultado líquido do exercício		<u>(10 494)</u>	<u>(995 771)</u>
Outros rendimentos do exercício - líquidos de imposto		<u>-</u>	<u>-</u>
Total do rendimento integral do exercício		<u>(10 494)</u>	<u>(995 771)</u>

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

## Demonstração da alteração dos capitais próprios

	<u>Nota</u>	<u>Capital social</u>	<u>Reservas legais</u>	<u>Resultados acumulados</u>	<u>Resultado líquido</u>	<u>Total</u>
<b>1 de Janeiro de 2020</b>		250 000	91 557	2 189 291	68 762	2 599 610
Rendimento integral do exercício		-	-	-	(995 771)	(995 771)
Aplicação do resultado líquido do exercício	14	-	-	68 762	(68 762)	-
		-	-	68 762	(1 064 533)	(995 771)
<b>A 31 de dezembro de 2020</b>		<b>250 000</b>	<b>91 557</b>	<b>2 258 054</b>	<b>(995 771)</b>	<b>1 603 840</b>
Rendimento integral do exercício		-	-	-	(10 494)	(10 494)
Aplicação do resultado líquido do exercício	14	-	-	(995 771)	995 771	-
		-	-	(995 771)	985 277	(10 494)
<b>A 31 de dezembro de 2021</b>		<b>250 000</b>	<b>91 557</b>	<b>1 262 282</b>	<b>(10 494)</b>	<b>1 593 346</b>

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

## Demonstração dos fluxos de caixa

	Nota	2021	2020
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais</b>			
Recebimentos de clientes		8 105 710	5 434 673
Pagamentos a fornecedores		(6 122 665)	(5 703 667)
Pagamentos ao pessoal		(989 362)	(855 915)
Pagamentos de rendas de locação de curto prazo e baixo valor		(240)	(240)
<b>Caixa gerada pelas operações</b>		<b>993 442</b>	<b>(1 125 149)</b>
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		1 182	61 940
Outros recebimentos/ pagamentos		(278 120)	(45 364)
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais</b>		<b>716 504</b>	<b>(1 108 573)</b>
<b>Fluxos de caixa das actividades de investimento</b>			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(12 929)	(12 098)
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	10		
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	10	6 230 053	1 390 762
Juros e rendimentos similares		4 105	5 526
<b>Fluxos de caixa líquidos das actividades de investimento</b>		<b>6 221 229</b>	<b>1 384 190</b>
<b>Fluxos de caixa das actividades de financiamento</b>			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	15	2 250 000	3 450 000
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo			
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	15	(3 050 000)	(3 550 000)
Passivos com obrigações contratuais		-	(12 140)
Juros e gastos similares		(77 764)	(109 076)
Juros de passivos com obrigações contratuais		-	-
<b>Fluxos de caixa líquidos das actividades de financiamento</b>		<b>(877 764)</b>	<b>(221 216)</b>
<b>Varição de caixa e seus equivalentes</b>			
Caixa e seus equivalentes no início do exercício	13	107 501	53 100
Caixa e seus equivalentes no fim do exercício	13	<b>6 167 470</b>	<b>107 501</b>

## Anexo às demonstrações financeiras

### 1. Introdução

A SATA Gestão de Aeródromos, S.A. (“Empresa” ou “SATA” ou “SGA”) 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”), tendo sido constituída a 12 de janeiro de 2005. Tem como objeto social a exploração do serviço público de apoio à aviação civil nos Aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e S. Jorge e na Aerogare das Flores.

No seguimento do concurso público internacional, o Governo Regional dos Açores (“GRA”), atribuiu à Empresa a concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil, por um período de 10 anos através de um contrato assinado a 1 de julho de 2005 (Nota 3.17). Este contrato previa duas renovações pelo período de 5 anos cada. Atualmente a SGA está na segunda renovação do contrato, tendo-se esta iniciado a 1 de julho de 2020.

A 11 de março de 2020 o mundo deparava-se com a declaração, pela Organização Mundial da Saúde (“OMS”), de situação pandémica, derivada do vírus SARS-COV-2, causador da doença COVID-19, originário da China, e 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, criando impossibilidades de fornecimento e quebras bruscas na procura. O ano de 2021 continuou a ser um ano fortemente marcado pela pandemia, com o surgimento de novas variantes, nomeadamente a variante Delta, detetada pela primeira vez na Índia em finais de 2020, que marca uma nova fase da pandemia. No Outono de 2021, a Europa volta a estar no epicentro da pandemia. Os casos de COVID-19 aumentam nos países da Europa de Leste, onde as taxas de vacinação são baixas. Por esta altura, o novo desafio é a variante Ómicron, tendo sido a nova mutação foi identificada na África do Sul.

O ano de 2021 terminou com 198 milhões de casos de COVID-19 em todo o mundo, confirmados nos últimos 12 meses. O número representa mais que o dobro dos 83 milhões de casos registados no mesmo período de 2020. Já as mortes pela doença em 2021 chegaram a 3,5 milhões, 84% a mais que os 1,9 milhão do ano de 2020. Porém, os números, embora ainda muito elevados, mostram um declínio na mortalidade do coronavírus, que passou de 2,2% em 2020 para 1,7% em 2021<sup>1</sup>.

Entretanto, em junho de 2021, o Parlamento Europeu aprova o certificado digital para a COVID-19, que tem como objetivo primordial facilitar a circulação das pessoas.

Os laboratórios já estão a desenvolver uma nova vacina que deverá estar pronta na Primavera de 2022, no entanto, garantem que apesar da menor eficácia contra a Ómicron, as atuais vacinas continuam a ter um efeito protetor. De acordo com a OMS, 2021 foi dedicado à vacinação do maior número possível de pessoas contra a COVID-19, com 9,15 mil milhões de vacinas administradas em todo o mundo, tendo 58% das pessoas recebido pelo menos uma dose, reduzindo substancialmente a mortalidade.

A crise provocada pela pandemia representou um enorme choque para a economia europeia e mundial. Os Estados-Membros da UE adotaram medidas orçamentais, medidas de apoio à liquidez e medidas

---

<sup>1</sup> Cf. dados divulgados pela OMS.

políticas para reforçar a capacidade dos seus sistemas de saúde e prestar ajuda aos cidadãos e aos setores particularmente afetados.

Neste cenário, o sector da aviação foi um dos mais atingidos, com cancelamentos de voos e paralisação da atividade por encerramento de fronteiras e reclusão dos países, como forma de proteção contra a propagação da doença, com consequentes reembolsos a clientes e impactos na tesouraria das companhias aéreas sem precedentes.

O ano de 2020 foi considerado por muitos como uma catástrofe, tendo sido o impacto nas companhias aéreas europeias tremendo, representando uma média de quebra de tráfego de cerca de 66,8% em relação a 2019. Em 2021 esta quebra foi de cerca de 55,7% face a 2019<sup>2</sup>. A SATA não foi alheia a estes constrangimentos, contudo, em 2021 apresentou quebras significativamente menores quando comparado com o setor, -17% versus 2019.

As restrições impostas pelo Governo Português à entrada por via aérea em Portugal<sup>3</sup> vieram limitar e criar fortes constrangimentos às viagens, tendo-se refletido em termos de tráfego aéreo. A ICAO prevê uma ligeira retoma do tráfego, estimando-se uma variação em 2022 face a 2019 na ordem entre os -31,4% e os -26%. Convém, no entanto, realçar as diferenças significativas entre os voos domésticos e os internacionais, com os últimos a sofrer mais com as incertezas provocadas pelas restrições e políticas aplicadas em cada território.

No seguimento dos constrangimentos enfrentados, a Comissão Europeia (“CE”) aprovou, ao abrigo das regras da União Europeia (“UE”) em matéria de auxílios estatais, apoios à liquidez do Grupo SATA, a saber:

- a 18 de agosto de 2020, 133 milhões de Euros, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários, à SATA Air Açores <sup>4</sup>;
- a 30 de abril de 2021, uma medida de apoio de 8,1 e 3,8 milhões de Euros, a favor da SATA Internacional e SATA Air Açores, respetivamente, como compensação pelos prejuízos sofridos, entre 19 de março de 2020 e 30 de junho de 2020, em consequência direta das restrições de viagem impostas devido à pandemia de coronavírus<sup>5</sup>;
- a 30 de abril de 2021 aprovou, 122,5 milhões de Euros de apoio adicional à liquidez da SATA Air Açores, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários<sup>6</sup>.
- a 5 de novembro de 2021 aprovou i) uma prorrogação do apoio à liquidez aprovado na decisão de início do procedimento e aumentado e prolongado na decisão de extensão (acima referidos) e ii) que as autoridades portuguesas alterassem a forma do apoio à liquidez, sendo a garantia pública substituída por um empréstimo direto, no montante de 82,5 milhões de euros<sup>7</sup>.

---

<sup>2</sup> Fonte: ICAO - Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis; Montréal, Canada, 12 janeiro 2022 - Economic Development – Air Transport Bureau

<sup>3</sup> Cf. Resolução do Conselho de Ministros n.º 157/2021, de 27 de novembro (alterada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 2-A/2022, de 7 de janeiro), e com os Despachos n.º 11888-A/2021 e 11888-C/2021, ambos de 30 de novembro.

<sup>4</sup> Cf. State aid SA.58101 (2020/N) – Portugal – Rescue aid to SATA Group

<sup>5</sup> Cf. State aid SA.61771 (2021/PN) – Portugal – COVID-19 – SATA Compensation of damages resulting from extraordinary events – esta decisão contempla, ainda, um valor adicional de Eur 8M para a Sata Internacional – Azores Airlines, S.A.

<sup>6</sup> Cf. State aid SA.58101 (2020/C) and SA.62043 (2021/N) – Portugal – Rescue aid and Restructuring aid to SATA Group

<sup>7</sup> Cf. State aid SA.58101 (2020/C) and SA.62043 (2021/N) – Portugal – Rescue aid and Restructuring aid to SATA Group – amendment concerning the approved liquidity support

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 de interesse económico geral e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores.

No decorrer deste processo, a Comissão Europeia deu início a uma investigação para avaliar se certas medidas de apoio à reestruturação, tomadas por Portugal a favor da SATA Air Açores, estariam em conformidade com as regras da UE, nomeadamente em matéria de auxílios estatais a empresas em dificuldade, mais 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 Europeia. No decorrer desta investigação, e considerando o Plano de Reestruturação do Grupo SATA, o GRA 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 único, foram devolvidos 72,6 milhões de Euros, por parte da SATA Air Açores e cerca de 815 milhares de Euros relativos a juros.

De realçar que o surto de coronavírus apenas veio agravar os constrangimentos já existentes na SATA, uma vez que a Empresa já se encontrava com dificuldades financeiras a 31 de dezembro de 2019, não sendo elegível para receber o apoio ao abrigo do quadro temporário relativo aos auxílios estatais da Comissão Europeia, tendo a Comissão Europeia 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 com o aval do GRA. Findo este período, em 17 de fevereiro de 2021, foi notificado à Comissão Europeia um plano de reestruturação (“Plano de Reestruturação”)<sup>8</sup> tendo imediatamente sido feita uma prorrogação do auxílio, por mais 7 meses. Uma vez que a SATA Air Açores em novembro de 2021 não tinha qualquer decisão da Comissão Europeia relativamente ao Plano de Reestruturação, foi feita nesta data nova prorrogação do auxílio.

No decorrer deste processo a Comissão Europeia autorizou a realização de um *Shareholder Loan*, por parte do GRA, no montante de 82,5 milhões de Euros, para substituição de auxílios concedidos.

Após várias interações com a Comissão Europeia desde o início do processo, o Plano de Reestruturação do Grupo SATA foi aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022 (“Plano de Reestruturação Aprovado”), no quadro das regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais que se destinam a vigorar até 31 de dezembro de 2025, o qual se encontra a ser implementado pelo Grupo SATA. Na mesma data foi igualmente terminada a investigação em curso sobre os aumentos de capital realizados em anos anteriores.

A Comissão avaliou o Plano de Reestruturação, que define um pacote de medidas para racionalizar as operações do Grupo SATA e reduzir os custos. Para tal, o plano prevê i) a alienação de 51% das ações da SATA Internacional, ii) o carve-out / alienação do negócio do handling, (iii) a reestruturação societária atual do Grupo SATA, com a criação de uma holding SATA SGPS para ter o controlo das três Empresas, em substituição do modelo atual em que a holding é a SATA Air Açores. Além disso, o Grupo SATA ficará inibido de efetuar quaisquer aquisições e terá uma quantidade

---

<sup>8</sup> A 17 de fevereiro a SATA entregou à Comissão Europeia o Plano de Reestruturação. A entrega do Plano de Reestruturação, 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, nos termos do parágrafo 55, d), ii) das Orientações da Comissão Europeia relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação.

máxima de frota que não poderá exceder até ao final do Plano de Reestruturação, racionalizando a sua rede e ajustando-se às previsões mais recentes do transporte aéreo.

Nesta base, a Comissão Europeia concluiu que o auxílio à reestruturação está em conformidade com as regras da União Europeia, de forma a atingir o objetivo de garantir a viabilidade a médio/longo prazo do Grupo SATA.

O apoio do GRA aprovado pela Comissão Europeia ascende ao valor total de 453,25 milhões de Euros, detalhado conforme segue:

- 318,25 milhões de euros a converter em capital próprio;
- 135 milhões de euros de dívida bancária garantida pelo GRA até ao ano de 2028, caso aplicável.

Na presente data, do montante a injetar em capital no Grupo SATA, no valor total de 318,25 milhões de euros, encontra-se por receber o montante de 80,75 milhões de euros, dos quais 18,75 milhões de euros decorrem de assunção de dívida contraída pela SATA por parte do GRA no âmbito do Plano de Reestruturação em curso.

As demonstrações financeiras anexas são apresentadas em Euros, e foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 9 de junho de 2022. Contudo, as mesmas estão ainda sujeitas a aprovação pela Assembleia Geral de Acionistas nos termos da legislação comercial em vigor em Portugal.

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.

### **Plano de Reestruturação**

O Plano de Reestruturação (“Plano”) apresentado à CE evidenciava a situação insustentável da SATA Azores Airlines no fecho de 2019 devido a 6 fatores principais:

- **Utilização reduzida da Frota: 40-50% abaixo benchmark block hours por avião**, evidenciando um plano de rede historicamente bastante dependente do tráfego sazonal e ausência de voos noturnos;
- **Disrupções operacionais: custos de ACMI e compensação de passageiros**. Os custos de compensação aumentaram de 1,5 milhões de Euros em 2015 para 4,5 milhões de Euros em 2019, devido a irregularidades, sendo que em 2018, o custo de ACMIs, para resolver disrupções, ascenderam a mais de 15 milhões de Euros;
- **Custos extra Manutenção: elevados custos não recorrentes e reservas**. A frota antiga precisou de forte manutenção corretiva com custos de cerca de 3,2 milhões de euros com reparações extra em 2019. Adicionalmente, existiu a necessidade de provisões superiores a 7,4 milhões de Euros em 2019;
- **Reestruturação da frota: custos adicionais com renovação da frota**. A entrega tardia de um A321 em 2019 gerou a necessidade de um ACMI extra, aumentando os custos. Por outro lado, atrasos na formação da tripulação para a nova frota resultaram em cancelamentos no pico de 2017;

- **Continente OSPs<sup>9</sup>: receita deprimida e custos extra dadas as imposições das OSPs.** As tarifas reguladas das OSPs limitam o potencial de receita. Adicionalmente, as limitações de horários prejudicam a otimização da rede, frota e tripulação. Em 2019, as 4 rotas resultaram num impacto negativo de 13 milhões de Euros na margem de EBIT.
- **Aumento da concorrência: pressão da liberalização do Mercado.**

O Grupo SATA é um agente económico fundamental nos Açores, nomeadamente i) é o transportador de serviço público (100% do transporte aéreo regional gerido pela SATA Air Açores, 100% do serviço público a Portugal continental (OSPs) gerido pela Azores Airlines); ii) é um capacitador chave no turismo (~40% dos passageiros transportados vindos de fora das ilhas vêm pela Azores Airlines); iii) é um facilitador da carga aérea e das exportações (100% da carga aérea dentro das ilhas é gerida pela SATA Air Açores e ~2.900 toneladas e >65% da carga aérea de ou para fora dos Açores<sup>10</sup> é gerida pela Azores Airlines, que transportou em 2019, 1.300+ toneladas de carga, incluindo peixe, correio e equipamento médico); e iv) é uma entidade empregadora de valor acrescentado relevante, com cerca de 1.100 colaboradores diretos nos Açores pelo Grupo SATA, dos quais mais de 600 colaboradores especializados (ex.: manutenção, gestão de receitas, comercial, gestão de operações), representando cerca de 10% do emprego total do turismo e cerca de 1% do emprego total dos Açores.

Para tal, no Plano de Reestruturação, foram definidos 5 pilares para garantir a eficiência de custos e agilidade do Grupo SATA, a saber:

- **Otimização da Rede**
  - Otimização das Obrigações de Serviço Público<sup>1</sup>, melhorando os requisitos para a sustentabilidade financeira; e
  - Capacidade de foco em operações essenciais: melhorar a conectividade com os mercados relevantes.
- **Reestruturação da frota**
  - Otimização do custo pela incorporação de novos aviões com menores necessidades de manutenção e menor consumo de combustível como *drivers* chave de eficiência do Plano.
- **Eficiência operacional**
  - Promoção de iniciativas de eficiência operacional relativamente a combustível, *catering*, tripulação e distribuição.
- **Negociação com fornecedores**
  - Negociação dos principais contratos com fornecedores para obter melhores condições na crise atual.

---

<sup>9</sup> OSPs Nacionais (LIS-HOR, LIS-PIX, LIS-SMA, LIS-FNC)

<sup>10</sup> Quota de mercado da Azores Airlines na primeira metade de 2020, rotas liberalizadas Açores-Continente

- **Agilização do trabalho**

- Implementação de medidas de produtividade para ajustar o trabalho às necessidades atuais do Grupo SATA.

Adicionalmente, de referir que a rede da SATA, considerada no Plano de Reestruturação para 2021-25 (“Plano”), tem como base dados de mercado da Sabre AirVision Market Intelligence Global Demand Data (GDD) e OAG, em específico os dados históricos para as estações S19 e W19 da IATA.

Quanto à evolução do mercado e estimativas de crescimento, o Plano é baseado na previsão de procura de viagens aéreas 2019-25 da IATA / Oxford Economics (versão de novembro de 2020).

No que diz respeito às Tarifas e Receitas, a pesquisa baseou-se, inicialmente, nos dados da Azores Airlines de *Revenue Accounting* para as estações S19 e W19, bem como no Sabre Market Intelligence.

Após o desenho e otimização da rede, a SATA contratou a Consultora SABRE, para realizar a validação do Plano de Rede e Capacidade. Este projeto foi realizado durante os meses de outubro e novembro de 2020. Após a conclusão do projeto, as equipas profissionais da SABRE validaram e fizeram pequenas recomendações na rede considerada no Plano da SATA.

A avaliação inicial, tendo como base a avaliação de 2021 como Ano 1 do Plano de Reestruturação 2021-2025, sugere claramente que os pressupostos de tráfego considerados são conservadores. Enquanto a procura de passageiros da IATA Internacional em 2021 ficou 75,5% abaixo dos níveis de 2019, para a SATA Azores Airlines, ficou apenas 31% abaixo dos níveis de 2019 (25% abaixo incluindo o tráfego inter-ilhas da Air Açores). Os números globais do ano compreendem dois períodos totalmente diferentes. No primeiro semestre de 2021, o volume de passageiros foi 58% inferior ao do mesmo período de 2019. No segundo semestre de 2021, o volume de passageiros foi apenas 10% inferior ao de igual período de 2019. Em 2022, para a Azores Airlines e para a SATA Air Açores, o volume de passageiros projeta um aumento, quando comparado com 2019, mostrando uma recuperação antecipada relativamente aos níveis pré-pandemia quando comparados com a indústria.

### 1.1 Impacto Pandemia COVID-19

O contexto de Pandemia alterou o perfil de risco das Organizações.

Um dos grandes desafios no panorama económico atual prende-se com os efeitos da pandemia, cujos impactos são sistémicos e afetam todos, direta ou indiretamente, e na quase totalidade das situações com impacto negativo, nomeadamente, i) redução significativa da receita, devido aos confinamentos ou à redução da procura, ii) atrasos ou interrupção do fornecimento de matérias-primas; iii) insuficiências logísticas que levam a atrasos em entregas, iv) questões de saúde e segurança de funcionários, força de trabalho insuficiente e v) incapacidade de aceder a crédito ou inexistência de liquidez nos mercados de capitais.

Todas estas situações originam incertezas, que podem colocar em causa o princípio da continuidade das operações, basilar na preparação das demonstrações financeiras.

Outra realidade que o COVID-19 trouxe para a SATA foi a utilização extensiva do trabalho remoto, sempre que possível, que no caso da SGA foi mais complicado de instituir, dada a natureza dos trabalhos realizados. A SATA adaptou a infraestrutura tecnológica, processos, políticas administrativas e gestão de equipas, por forma a facilitar o trabalho remoto e a garantir a segurança do trabalho presencial.

Mais tarde foram definidas as estratégias que a organização utilizou para trazer os seus colaboradores de volta ao local de trabalho garantindo condições de higiene e segurança. Dadas as variantes que têm surgido o modelo de trabalho remoto tem continuado a ser privilegiado, apesar de não ser tão usual na SGA.

De referir que os aeroportos regionais desempenham um papel importante na coesão territorial, sobretudo no caso dos arquipélagos, sendo essenciais para a coesão interna da região, que não dispõe de alternativas como o transporte ferroviário ou rodoviário, e nas regiões escassamente povoadas, periféricas e ultraperiféricas ou menos desenvolvidas, quando não dispõem de outros meios de transporte convenientes e respeitadores do ambiente. A COVID-19 impactou fortemente a atividade, contudo, foram tomadas as medidas necessárias para salvaguardar a continuidade das operações garantindo sempre o acesso de bens essenciais e pessoas a todas as ilhas da Região Autónoma dos Açores (“RAA”).

Em 2021 a aviação começou a registar sinais de recuperação, contudo, há incertezas que se vão manter nos próximos anos.

Desta forma, a posição financeira da Empresa e os resultados do exercício de 2021, foram impactados pelos efeitos da pandemia COVID-19.

### 1.1.1 Continuidade de operações

Os impactos do COVID-19 causaram uma deterioração significativa nas condições económicas e um aumento na incerteza económica de algumas empresas e setores. Não se sabe ao certo quando se dará o regresso à normalidade pré-pandemia, contudo, graças à resposta política rápida e eficaz e ao sucesso do processo de vacinação a recuperação das economias, em particular da economia portuguesa, tem-se demonstrado positiva.

O risco iminente do surgimento de novas vagas da pandemia é uma realidade, contudo, dado o avanço no processo de vacinação a nível mundial, os impactos esperados em termos das economias e das empresas são, agora, menos significativos. Após uma queda de 8,4% em 2020, o PIB português voltou a crescer 4,9% em 2021 e deverá crescer 5,8% em 2022. Para tal, muito contribui o facto de quase 90% da população portuguesa já estar completamente vacinada, a taxa mais elevada da OCDE.

Contudo, é importante realçar que a atividade económica em setores fundamentais da economia, como o turismo, os transportes e a hotelaria, continua muito aquém dos níveis anteriores à crise.

A atenção dada à vacina não se restringe à área da saúde e ao desejo das pessoas circularem novamente com segurança. A vacinação será uma das chaves para a recuperação da economia, após um 2020 que trouxe uma das piores crises globais em décadas. Nos últimos meses de 2020, a

perspetiva de uma vacina, foi, inclusive, um dos principais impulsores das bolsas de valores pelo mundo, refletindo as expectativas positivas trazidas pela possibilidade de imunização da população.

De acordo com dados da Organização Internacional da Aviação Civil, ("ICAO"), o impacto da pandemia de COVID-19 na Europa em 2021, resultou numa redução de 49% do tráfego aéreo no conjunto do ano face a 2019, equivalente a menos 2,2 mil milhões de passageiros. Espera-se que em 2022 este impacto seja menor, com uma redução de passageiros a rondar os 26% a 30%, representando cerca de 1,2 / 1,3 mil milhões de passageiros a menos.

Tendo em conta todo o enquadramento acima descrito, na preparação das demonstrações financeiras para o exercício findo em 31 de dezembro de 2021, 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 Tratado de Funcionamento da União Europeia em matéria de auxílios estatais, 133 milhões de Euros de apoio à liquidez da SATA Air Açores, por forma a que fosse possível cumprir as obrigações de serviço público, prestar serviços essenciais e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores. Mais tarde, em abril de 2021 foi aprovada uma medida de apoio de 12 milhões de Euros, a favor do Grupo SATA, como compensação pelos prejuízos sofridos em consequência direta das restrições de viagens impostas devido à pandemia de coronavírus e simultaneamente a CE aprovou 122,5 milhões de Euros de apoio adicional à liquidez da SATA Air Açores, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários. Em novembro de 2021 a CE aprovou i) uma prorrogação do apoio à liquidez aprovado na decisão de início do procedimento e aumentado e prolongado na decisão de extensão (acima referidos) e ii) que as autoridades portuguesas alterassem a forma do apoio à liquidez, sendo a garantia pública substituída por um empréstimo direto, no montante de 82,5 milhões de Euros.

A 17 de fevereiro de 2021, a SATA Air Açores entregou à Comissão Europeia o Plano de Reestruturação, agora aprovado a 7 de junho de 2022.

Importa, ainda referir, que no âmbito da aprovação do Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, serão realizados aumentos de capital por parte do GRA, tendo o Grupo SATA autorização para levantar um empréstimo garantido pelo GRA.

Simultaneamente, e considerando o Plano de reestruturação do Grupo SATA, o Governo Regional dos Açores ("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, no montante de 72,6 milhões de Euros mais 800 mil Euros de juros. Esta devolução surge no seguimento de uma investigação, por parte da Comissão Europeia, para avaliar se certas medidas de apoio público tomadas por Portugal a favor da SATA Air Açores estavam 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 GRA, constituíram um auxílio estatal que deveria ter sido previamente notificado à Comissão Europeia.

Quando o mundo começava a reerguer-se dos impactos provocados pelo COVID-19, inicia-se uma guerra na Ucrânia pela invasão militar por parte da Rússia, a 24 de fevereiro de 2022, considerada uma "catástrofe" para o mundo e que vai reduzir o crescimento económico global, tendo já consequências estimadas duradouras para a economia mundial. Alguns efeitos do conflito nas economias devem continuar mesmo com o seu fim, reduzindo o ritmo da atividade económica mundial. O mercado mais afetado, porém, tem sido o europeu, com previsão de queda de atividade e alta do desemprego, o que pode acabar por ter repercussões negativas na atividade económica global.

Outra consequência diretamente associada à guerra está relacionada com o aumento do preço das *commodities*. A Rússia e a Ucrânia são países relevantes na produção de grãos como soja, milho e trigo, e a economia russa é bastante ligada ao petróleo, gás natural e minerais como o alumínio. Especialmente problemático é o petróleo, cujo barril de *Brent* passou da casa dos USD 90 para os USD 120.

Com muitos países já com níveis de inflação elevados e uma economia em dificuldades, fruto dos dois anos de COVID-19, esta alta piorou ainda mais as condições da economia global, forçando os países a aumentarem os juros para combater a inflação, às custas de uma redução da atividade económica.

A Europa, altamente dependente do gás russo para energia e aquecimento, vê os preços a aumentar substancialmente, piorando o cenário inflacionário do continente e gerando um desafio para o Banco Central Europeu (BCE) de conter a inflação, mas evitar recessão.

O orçamento de 2022, preparado pela gestão e aprovado pelo Conselho de Administração, pressupõe um aumento da procura de passageiros com uma recuperação mais forte do tráfego. Contudo, 2022 será um ano de desafios a nível dos custos, resultado do acima exposto. Comparando com 2019, antecipa-se um aumento em termos do número de passageiros.

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.

Mais recentemente, em março de 2022, outro fator com potencial impacto na atividade do Grupo SATA diz respeito à crise sismovulcânica verificada na Ilha de São Jorge, ilha do Grupo Central, tendo sido declarada a situação de alerta. A interdição e evacuação de populações está a decorrer. A atividade sísmica na ilha de São Jorge continua acima do normal, tendo o Centro de Informação e Vigilância Simovulcânica dos Açores elevado o nível de alerta vulcânico na ilha de São Jorge para V4 (de um total de cinco), o que significa possibilidade real de erupção.

A verificar-se este cenário, a atividade da SATA Air Açores e da própria SATA Internacional poderá ficar comprometida, uma vez que, tal como já aconteceu no passado noutras situações (ex.: vulcão do glaciário Eyjafjallajökull, no sul da Islândia), as nuvens de cinzas expelidas pelo vulcão podem obrigar ao encerramento de espaço aéreo e aeroportos, pelo menos no Grupo Central, que é constituído por cinco ilhas - Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico e Faial, levando ao cancelamento de alguns voos para estas ilhas.

O risco que uma situação destas representa para o transporte aéreo prende-se com a forma como afeta a visibilidade e a possibilidade de partículas microscópicas serem sugadas para os reatores dos aviões e provocar avarias.

A verificar-se este cenário de erupção vulcânica estima-se um impacto significativo no setor turístico da ilha / ilhas do Grupo Central, com abrandamento da atividade do Grupo SATA, gerando eventualmente a necessidade de reprogramação desvio de voos para outras ilhas. Daqui resultará um decréscimo exponencial do número de visitantes, afetando diretamente empresas e economia dependentes da receita gerada pelo turismo.

Importa, ainda referir, que no âmbito da aprovação do Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, a 7 de junho de 2022, serão realizados aumentos de capital por parte do GRA, tendo o Grupo SATA autorização para levantar um empréstimo garantido pelo GRA.

A Administração entende que a preparação das demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2021 deverá ser realizada com base no princípio da continuidade, tendo em consideração: (i) a aprovação do Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, e (ii) 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 concretização dos aumentos de capital definidos no Plano de Reestruturação, (ii) da obtenção do financiamento garantido pelo GRA, (iii) 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 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, (iv) da evolução da guerra despoletada pela invasão da Rússia à Ucrânia e (v) da evolução da atividade sismovulcânica na Ilha de São Jorge.

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

Não obstante, e embora ainda se prevejam que os próximos tempos se mantenham difíceis, num contexto de incerteza significativa associada à COVID-19 e à guerra na Ucrânia, a evolução da receita, que se estima ser superior ao período pré-pandemia, poderá ser em parte compensada por uma política mais agressiva em termos de custos, apesar do agravamento severo do custo do *fuel*, por forma a que o EBITDA melhore.

Contudo, num contexto de incerteza significativa associada à COVID-19, à guerra e à atividade sismovulcânica, o Conselho de Administração considera, que existem cenários pessimistas que podem criar dúvidas sobre a capacidade da Empresa conseguir alcançar os resultados estimados em 2022, nomeadamente se houver a propagação descontrolada de novas variantes e a manutenção ou mesmo reforço das medidas sanitárias impostas pelos governos, bem como se a guerra na Ucrânia for de longa duração, impactando significativamente os preços das *commodities*. A atividade sismovulcânica na Ilha de São Jorge poderá também impactar em termos do turismo e número de voos realizados.

Na eventualidade improvável de estes fatores de incerteza se materializarem, a SATA pode ter alguns constrangimentos. Contudo, considerando 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 da Empresa 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.

É entendimento do Conselho de Administração da Empresa que a melhor estimativa, à data de 31 de dezembro de 2021, encontra-se refletida nas projeções incluídas no Plano de Reestruturação Aprovado, as quais foram aprovadas pelo Conselho de Administração da SATA no ano de 2021.

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.

### 1.1.2 Impacto ambiental, social e de governança

A observância dos critérios de ESG - *Environmental, Social e Governance* (Ambiente, Social e Governança) é fundamental e urgente para todas as organizações. Eventos globais, incluindo a pandemia, incertezas económicas e a busca constante pelas melhores práticas de inclusão e diversidade estão a estimular as empresas em todo o mundo a acelerar mudanças nas prioridades, e isso requer uma gestão de risco específica, identificação de oportunidades e ação coletiva.

Garantir a conformidade com as legislações é cada vez mais importante, sendo possível mitigar riscos, evitar multas, manter a segurança do negócio, corrigir desvios, otimizar as operações e ainda melhorar a imagem junto ao mercado. A gestão de *compliance* é uma estrutura cada vez mais indispensável nas organizações.

Embora a crise na saúde mundial tenha exposto dolorosamente o quão vulneráveis as estruturas e sistemas corporativos podem ser, ela também elevou o nível de consciência de risco das corporações. Há um reconhecimento crescente entre os profissionais de investimento e negócios de que as questões relacionadas ao ESG podem ter um impacto material no valor das empresas e a gestão de tais riscos pode preservar, e até mesmo aumentar, o valor económico para as empresas e seus acionistas.

A gestão de riscos está no centro da governança corporativa, pois é fundamental para a criação de uma empresa sustentável e resiliente.

É necessário agir com responsabilidade e transparência em relação às questões que envolvem o capital humano. A crise colocou o "S" do ESG firmemente no centro da discussão, tendo a SATA, à semelhança de muitas empresas, passado a orientar esforços para garantir a saúde e segurança dos trabalhadores, abordar a diversidade e inclusão e se envolver com as comunidades. Os trabalhadores da SATA são uma força-chave para a mudança em todo este processo.

Os acontecimentos dos dois últimos anos ressaltaram a importância de ter uma visão de longo prazo colocando em prática políticas e estratégias de negócios que olham para além do próximo trimestre ou ano. Propósito, valores de longo prazo e sustentabilidade são hoje primordiais para o futuro das organizações e da SATA em específico.

Ao nível do "E", o Grupo SATA arrancou com uma ferramenta de compensação de emissões de CO<sub>2</sub>, já disponível nos balcões de venda do Grupo e, brevemente, online. Significa dizer que os passageiros poderão participar voluntariamente na compensação das emissões de carbono produzidas pela sua viagem. No ato de reserva, e através de uma contribuição voluntária, os passageiros podem optar por apoiar um projeto eleito, em curso, certificado pela IATA (International Air Transport Association) e alinhado com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas (ODS).

O ICOP (IATA Carbon Offset Program) é um programa promovido pela IATA que tem contribuído para levar a cabo iniciativas com impacto na compensação das emissões de carbono, ao mesmo tempo que

reforça o desenvolvimento sustentável em diferentes regiões do planeta. Numa primeira fase, será apoiado o projeto “*Ecofiltro Guatemala Improved Stoves and Water Purification*”.

Em termos de Governança “G” o Grupo SATA tem estado a adaptar as suas políticas, privilegiando a transparência e políticas de combate à corrupção, por forma a alinhar com as Diretivas da União Europeia.

## 2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras

### 2.1 Bases de Preparação

As demonstrações financeiras foram preparadas pela Empresa 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 Empresa, com impacto significativo no valor contabilístico dos ativos e passivos, assim como nos rendimentos e gastos do período de reporte.

Apesar de estas estimativas serem baseadas na melhor experiência do Conselho de Administração e nas suas melhores expectativas em relação aos eventos e ações correntes e futuras, os resultados atuais e futuros podem diferir destas estimativas. As áreas que envolvem um maior grau de julgamento ou complexidade, ou áreas em que pressupostos e estimativas sejam significativos para as demonstrações financeiras, são apresentadas na Nota 5.

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

### Novas normas, alterações às normas e interpretações de aplicação obrigatória em 31 de dezembro de 2021

As novas normas, interpretações e alterações a normas existentes identificadas abaixo, que se tornaram efetivas em 1 de janeiro de 2021, são como segue:

#### 1. Normas (novas e alterações) que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2021, ainda não endossadas pela EU:

Descrição	Alteração	Data efetiva*
IFRS 16 – Bonificações de rendas relacionadas com a COVID-19	Aplicação de isenção na contabilização das bonificações atribuídas pelos locadores relacionados com a COVID-19, como modificações	1 de junho de 2020
IFRS 4 - diferimento da aplicação da IFRS 9	Fim do diferimento do início da aplicação da IFRS 9 para as entidades com atividade seguradora, adiado para 1 de janeiro de 2023	1 de janeiro de 2021
IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS4 e IFRS 16- Retoma das taxas de juro de referência - fase 2	Isenções adicionais relacionadas com os impactos de 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

\* Exercícios iniciados em ou após

#### 2. Normas (novas e alterações) que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2022, já endossadas pela EU

Descrição	Alteração	Data efetiva*
IAS 1 – Divulgação de políticas contabilísticas	Requisito de divulgação de políticas contabilísticas materiais, em detrimento de políticas contabilísticas significativas	1 de janeiro de 2023
IAS 8 – Divulgação de estimativas contabilísticas	Definição de estimativa contabilística. Clarificação quanto à distinção entre alterações de políticas contabilísticas e alterações de estimativas contabilísticas	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
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 16 – Bonificações de rendas relacionadas com o COVID-19 após 30 de junho de 2021	Extensão do período de aplicação da isenção na contabilização das bonificações atribuídas pelos locadores relacionadas com a COVID-19, como modificações, até 30 de junho de 2022	1 de abril de 2022
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 desconhecimento; vi) apresentação da Demonstração da posição financeira; vii) reconhecimento e mensuração da Demonstração dos resultados; e viii) divulgações	1 de janeiro de 2023
Ciclo de Melhorias 2018 – 2020	Alterações específicas e pontuais à IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 e IAS 41	1 de janeiro de 2022

\* Exercícios iniciados em ou após

**3. Normas (novas e alterações) que se tornam efetivas, após 1 de janeiro de 2022, ainda não endossadas pela EU**

Descrição	Alteração	Data efetiva*
<b>Normas:</b> 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 12 – Imposto diferido relacionado com ativos e passivos associados a uma única transação	Exigência de reconhecimento de imposto diferido sobre o registo de ativos sob direito de uso/ passivo da locação e provisões para desmantelamento / ativo relacionado, quando o seu reconhecimento inicial dê lugar a valores iguais de diferenças temporárias tributáveis e diferenças temporárias dedutíveis, por não serem relevantes para efeitos fiscais	1 de janeiro de 2023
IFRS 17 – Aplicação inicial da IFRS 17 e IFRS 9 – Informação Comparativa	Esta alteração permite evitar desfasamentos contabilísticos temporários entre ativos financeiros e passivos de contratos de seguro na informação comparativa apresentada, na aplicação da IFRS 17 pela primeira vez. Esta alteração permite a aplicação de um "overlay" na classificação de um ativo financeiro para o qual a entidade não atualize as informações comparativas do IFRS 9.	1 de janeiro de 2023

\* Exercícios iniciados em ou após

As novas normas e as alterações às normas referidas no ponto 1 acima, que entraram em vigor a 1 de janeiro de 2021, não impactaram as demonstrações financeiras da Empresa do exercício findo em 31 de dezembro de 2021. Relativamente às normas e alterações referidas nos pontos 2 e 3, não se estima que venham a ter impactos significativos nas demonstrações financeiras da Empresa.

No que se refere à reforma das taxas de juro de referência, uma vez que os instrumentos financeiros detidos pela SATA estão expostos apenas à Euribor, e como esta taxa de juro de referência foi reestruturada em 2019 para se equiparar a uma taxa de juro sem risco, não se prevendo a sua substituição nos próximos exercícios, não existem impactos a considerar na mensuração e classificação dos instrumentos financeiros.

### 2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

As demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2021, apresentadas para efeitos comparativos, são totalmente comparáveis.

## 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 Empresa.

## 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 dos resultados, nas rubricas de diferenças de câmbio líquidas.

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a Empresa não apresentava saldos em moeda estrangeira.

## 3.2 Ativos fixos tangíveis

Os ativos fixos tangíveis encontram-se valorizados ao 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 para os ativos fixos tangíveis mais significativos são conforme segue:

	<u>Anos</u>
Equipamento básico	Entre 5 a 12 anos
Ferramentas	Entre 5 a 12 anos
Equipamento administrativo	Entre 4 a 10 anos
Outras ativos tangíveis	Entre 3 a 20 anos

Sempre que existam indícios de perda de valor dos ativos fixos tangíveis, 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, para que as depreciações praticadas estejam em conformidade com os padrões de consumo dos ativos. 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 dos resultados do exercício.

Relativamente ao direito de uso consultar a Nota 3.15.

### 3.3 Imparidade de ativos não financeiros

Os ativos não financeiros, que não têm uma vida útil definida, não estão sujeitos a depreciação, mas são objeto de testes de imparidade anuais. Os ativos sujeitos a 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 regista 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 dos resultados, 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 Empresa 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 na data da assinatura dos respetivos contratos de compra e venda, independentemente da data de liquidação financeira.

### **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 através de 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 dos 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 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**

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 ajustamento 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.

### **3.5 Justo valor de ativos e passivos**

Na determinação do 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.

### 3.6 Inventários

Os inventários são reconhecidos inicialmente ao custo de aquisição, 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 realização.

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. Por outro lado, 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 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.

### 3.7 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 Empresa 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.

### 3.8 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.

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.

### 3.9 Capital social

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.

### 3.10 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 dos 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.

### 3.11 Outras contas a pagar

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

### 3.12 Imposto sobre o rendimento

O imposto sobre rendimento do exercício compreende os impostos correntes e os impostos diferidos. Os impostos sobre o rendimento são registados na demonstração dos 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.

Os impostos diferidos passivos são reconhecidos sobre todas as diferenças temporárias tributáveis.

### **3.13 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 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.

### **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.

### **3.14 Benefícios aos empregados**

A Empresa concede complementos de pensões de reforma.

#### **➤ 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 entre os 55 e 60 anos.

No caso de reformas antecipadas, a SATA suporta 75% do fator de penalização que o colaborador tenha, devido à 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 Locações

A Empresa avalia se um contrato 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 um prazo de locação 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 subsequentemente mensurado com aumentos que refletem os juros vencidos sobre o passivo, através do método da taxa de juro efetiva, 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 altere 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 alterações 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 a 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, sendo o passivo da locação remensurado com base no prazo modificado da locação, descontando os pagamentos da locação revistos, usando uma taxa de desconto revista na data efetiva da modificação. A Empresa não realizou nenhum ajuste desta natureza durante os exercícios apresentados.

Os ativos por direito de uso compreendem a mensuração inicial do passivo correspondente, os pagamentos efetuados antes 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 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 relacionadas 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.

### **3.16 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.

### **3.17 Concessão de serviço público aeroportuário**

Conforme indicado na nota introdutória, a Empresa tem a concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, inicialmente por um período de 10 anos através de contrato assinado a 1 de julho

de 2005, renovado por mais 5 anos com efeitos a 2 de julho de 2015, nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e S. Jorge e na Aerogare das Flores. Com a celebração do referido contrato de concessão, não foram transferidos os ativos construídos pela concedente (no caso concreto a Região Autónoma dos Açores) à Empresa, ficando esta, apenas, com a responsabilidade da sua manutenção e exploração, e realização de obras por conta da concedente (as quais apenas são relevadas contabilisticamente, através de uma conta a receber, pois com o termo da concessão, tais obras reverterem para a concedente). Este contrato previa duas renovações pelo período de 5 anos cada. Atualmente a SGA está na segunda renovação do contrato, tendo-se esta iniciado a 1 de julho de 2020.

A Empresa adota a IFRIC 12 - Acordos de Concessão de Serviços ("IFRIC 12") para a concessão anteriormente referida.

A IFRIC 12 aplica-se a contratos de concessão de serviço público nos quais o concedente controla (regula):

- Os serviços a serem prestados pela concessionária (SATA) mediante a utilização da infra-estrutura, a quem e a que preço; e
- Quaisquer interesses residuais no final do contrato.

A IFRIC 12 aplica-se a infra-estruturas:

- Construídas ou adquiridas pelo operador a terceiros; e
- Já existentes e às quais é dado acesso pelo operador.

Desta forma, e atendendo ao acima descrito, a concessão atribuída à SATA encontra-se abrangida no âmbito desta IFRIC uma vez que:

- i) A concessão é exercida em regime de serviço público, nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e S. Jorge e Aerogare das Flores;
- ii) As receitas da concessionária (taxas) são fixadas pelo membro do Governo Regional (concedente), após despacho favorável do membro do Governo Regional;
- iii) A extinção da concessão opera a reversão para a concedente de todos os bens do domínio público e dos demais, ainda que custeados pela concessionária, não podendo esta invocar direito de retenção ou reclamar indemnização; e
- iv) É da responsabilidade da concessionária os encargos com as obras de conservação/manutenção/ reparação ordinárias dos edifícios e equipamentos, bem como a aquisição de novos equipamentos e outros meios necessários ao normal funcionamento e desenvolvimento dos aeródromos concessionados.

Atendendo à tipologia da concessão e seu enquadramento legal, foi entendimento da Empresa que o modelo que melhor se adequa à sua realidade é o modelo do ativo financeiro, pelo facto do operador (a Empresa), ter direito contratual incondicional de receber dinheiro ou outro ativo financeiro do concedente, correspondente a montantes específicos ou determináveis, pelo que a Empresa regista um ativo financeiro a receber (conta a receber). Através deste modelo, a entidade concedente dispõe de poucos

ou nenhuns poderes discricionários para evitar o pagamento, em virtude de o acordo ser, em geral, legalmente vinculativo.

### 3.18 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.

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

### 3.19 Demonstração dos fluxos de caixa

A demonstração dos fluxos de caixa é preparada de acordo com o método direto. A Empresa classifica na rubrica de caixa e equivalentes de caixa os ativos com maturidade inicial 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 rubrica de caixa e equivalentes de caixa compreende, também, os descobertos bancários incluídos na demonstração da posição financeira na rubrica de empréstimos obtidos, quando aplicável.

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, os recebimentos e pagamentos decorrentes da compra e venda de ativos tangíveis e os empréstimos concedidos a empresas do Grupo SATA.

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.

### 3.20 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, sendo divulgados, se materiais, nas notas às demonstrações financeiras.

## 4. Políticas de gestão de risco financeiro

### 4.1 Fatores 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: risco de crédito, risco de liquidez e risco de fluxos de caixa associado à taxa de juro, 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 e bem assim políticas específicas para algumas áreas, como sejam a cobertura de risco de taxa de juro e risco de crédito.

#### i. 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, a qual 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 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 2021 ou 2020, respetivamente, e das perdas de crédito históricas correspondentes verificadas durante este período. Decorrente da análise realizada, a taxa de perda de crédito esperada é muito reduzida e, conseqüentemente, os impactos decorrentes imateriais.

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% e por isso a imparidade é 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 Empresa aplica a abordagem geral do modelo de imparidade.

Além da gestão financeira, no curto e longo prazo, e da gestão de tesouraria, também no âmbito da gestão do ativo corrente foi sendo dado um acompanhamento rigoroso à monitorização das posições de clientes e à repercussão dos efeitos da crise económica na qualidade creditícia destes, tendo sido possível limitar o agravamento, por exemplo, dos ajustamentos a um valor pouco significativo para a dimensão da atividade.

## **ii. 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.

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. O Grupo 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.

Importa ainda salientar que a gestão de tesouraria da SATA encontra-se a ser efetuada de uma forma prudente desde o início da pandemia de COVID-19, através de um acompanhamento rigoroso à posição de caixa a cada momento e sua estimativa para os meses seguintes.

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

	<b>Menos de 1 ano</b>
<b>31 de dezembro de 2021</b>	
Fornecedores	650 820
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	6 835 440
	<b>7 486 260</b>
	<b>Menos de 1 ano</b>
<b>31 de dezembro de 2020</b>	
Empréstimos obtidos:	
- empréstimos bancários	842 264
Fornecedores	1 754 501
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	4 823 344
	<b>7 420 109</b>

### iii. 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 2021 e 2020.

Tendo por referência a dívida líquida em 31 de dezembro de 2021 e 2020, um acréscimo de 1% nas taxas de juro não resultaria num incremento dos custos financeiros líquidos anuais, uma vez que no ano de 2021 a variação nas disponibilidades foi superior a 5000% (2020: 9 milhares de Euros).

## 4.2 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 abril de 2021 a CE aprovou 122,5 milhões de Euros de apoio adicional à liquidez da SATA, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários.

Em novembro de 2021 a CE aprovou i) uma prorrogação do apoio à liquidez aprovado na decisão de início do procedimento e aumentado e prolongado na decisão de extensão (acima referidos) e ii) que as autoridades portuguesas alterassem a forma do apoio à liquidez, sendo a garantia pública substituída por um empréstimo direto, no montante de 82,5 milhões de Euros.

Este auxílio tinha como objetivo dotar o Grupo SATA de recursos suficientes para fazer face às suas necessidades urgentes e imediatas de liquidez até que a Comissão Europeia tomasse uma decisão final sobre o Plano de Reestruturação que aconteceu em 7 de junho de 2022.

## 5. Principais estimativas e julgamentos apresentados

As estimativas e julgamentos com impacto nas demonstrações financeiras da Empresa são continuamente avaliadas, representando a cada data de relato a melhor estimativa 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 19)

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

A subjetividade inerente à determinação da probabilidade e montante de recursos internos necessários para o pagamento das obrigações poderá conduzir a ajustamentos significativos: (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 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 dos resultados de cada exercício.

Estes dois parâmetros são definidos de acordo com o melhor julgamento do Conselho de Administração para os ativos em questão.

### 5.3 Imparidades (Nota 6, 8, 9 e 10)

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. As perdas por imparidade podem ser parciais ou totais, sendo que neste último caso o valor do ativo é reduzido a zero.

As imparidades de contas a receber são calculadas, com base no risco de crédito estimado para cada perfil de cliente e na situação financeira dos mesmos (Notas 9 e 10).

As imparidades de inventários são calculadas com base em critérios que atendem à natureza, finalidade de utilização, antiguidade e rotação de materiais (Nota 8).

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.

### 5.4 Benefícios pós emprego (Nota 20 e 24)

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

No caso das reformas antecipadas, a SATA suporta 75% do fator de penalização que o colaborador tenha, devido à 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.

## 6. Ativos fixos tangíveis

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2021 os movimentos registrados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	<u>Equipamento básico</u>	<u>Ferramentas e utensílios</u>	<u>Equipamento administrativo</u>	<u>Outros ativos fixos tangíveis</u>	<u>Total</u>
<b>1 de janeiro de 2021</b>					
Custo de aquisição	310 601	812	219 609	78 233	609 255
Depreciações acumuladas	<u>(305 127)</u>	<u>(812)</u>	<u>(211 153)</u>	<u>(78 233)</u>	<u>(595 326)</u>
<b>Valor líquido</b>	<b><u>5 474</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>8 456</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>13 929</u></b>
<b>Movimento de 2021</b>					
Adições	2 008	-	9 138	-	11 146
Transferências e abates	-	-	-	-	-
Depreciação - exercício	(1 389)	-	(8 161)	-	(9 550)
Depreciação- transf. e abates	-	-	-	-	-
<b>Valor líquido</b>	<b><u>619</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>978</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>1 597</u></b>
<b>31 de dezembro de 2021</b>					
Custo de aquisição	312 609	812	228 747	78 233	620 402
Depreciações acumuladas	<u>(306 516)</u>	<u>(812)</u>	<u>(219 313)</u>	<u>(78 233)</u>	<u>(604 876)</u>
<b>Valor líquido</b>	<b><u>6 093</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>9 434</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>15 525</u></b>

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

	<u>Equipamento básico</u>	<u>Ferramentas e utensílios</u>	<u>Equipamento administrativo</u>	<u>Outros ativos fixos tangíveis</u>	<u>Total</u>
<b>1 de janeiro de 2020</b>					
Custo de aquisição	370 288	812	213 879	78 233	663 212
Depreciações acumuladas	<u>(320 168)</u>	<u>(812)</u>	<u>(203 080)</u>	<u>(77 522)</u>	<u>(601 582)</u>
<b>Valor líquido</b>	<b><u>50 120</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>10 799</u></b>	<b><u>711</u></b>	<b><u>61 630</u></b>
<b>Movimento de 2020</b>					
Adições	4 500	-	5 730	-	10 230
Transferências e abates	(64 187)	-	-	-	(64 187)
Depreciação - exercício	(25 999)	-	(8 073)	(712)	(34 784)
Depreciação- transf. e abates	<u>41 040</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>41 040</u>
<b>Valor líquido</b>	<b><u>(44 646)</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>(2 343)</u></b>	<b><u>(712)</u></b>	<b><u>(47 701)</u></b>
<b>31 de dezembro de 2020</b>					
Custo de aquisição	310 601	812	219 609	78 233	609 255
Depreciações acumuladas	<u>(305 127)</u>	<u>(812)</u>	<u>(211 153)</u>	<u>(78 233)</u>	<u>(595 326)</u>
<b>Valor líquido</b>	<b><u>5 474</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>8 456</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>13 929</u></b>

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

## 7. Ativos e passivos por impostos diferidos

A 31 de dezembro de 2021 e 2020, não existiam ativos e passivos por impostos diferidos.

### Prejuízos fiscais

Nos termos da legislação em vigor em Portugal, os prejuízos fiscais gerados em 2017 são reportáveis durante um período de cinco anos após a sua ocorrência, e suscetíveis de dedução a lucros fiscais gerados durante esse período, até ao limite de 70% do lucro tributável. Durante o primeiro semestre de 2020 foi publicado no programa de estabilização económica e social o aumento de dois anos ao prazo de caducidade de cada período de reporte para períodos anteriores a 2020, e o período de doze anos para caducidade dos prejuízos gerados em 2020 e 2021, bem como foi alterada a percentagem de dedução (80%).

Os prejuízos fiscais sobre os quais a SATA considera, em 31 de dezembro de 2021, existir incerteza quanto à capacidade de dedução a lucros tributáveis futuros, e como tal sem imposto diferido ativo, tendo em atenção a data limite de utilização, detalham-se conforme segue:

Exercício do Prejuízo Fiscal	Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2021	Ano limite para dedução
2017	47 628	2024
2020	370 034	2032
	417 662	

\* De acordo com o programa de estabilização económica e social

Sem prejuízo da aprovação do Plano de Reestruturação por parte da Comissão Europeia, atendendo ao histórico de prejuízos fiscais da Empresa, não se encontram registados impostos diferidos ativos associados aos prejuízos fiscais.

## 8. Inventários

O detalhe de inventários em 31 de dezembro de 2021 e 2020 é como se segue:

	2021	2020
Matérias primas /Subsidiárias	704	704
<b>Total inventários</b>	<b>704</b>	<b>704</b>

O custo dos inventários reconhecidos em 2021 como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 4.935 Euros (em 2020: 9.426 Euros).

## 9. Clientes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2021 e 2020, a decomposição da rubrica de clientes, é como se segue:

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Clientes	577 449	362 150
	<u>577 449</u>	<u>362 150</u>
Imparidade clientes	(75 692)	(83 945)
<b>Total Clientes</b>	<b><u>501 757</u></b>	<b><u>278 205</u></b>

O aumento da rubrica de clientes deve-se essencialmente às faturas emitidas em novembro e dezembro, à Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia (“SRTTE”), no âmbito do serviço previsto no Contrato de Concessão, as quais foram liquidadas no início de 2022.

## Imparidade de Clientes

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
<b>A 1 de janeiro</b>	83 945	85 714
Aumentos/Reduções	(8 254)	(1 337)
Utilizações	-	(431)
<b>A 31 de dezembro</b>	<b><u>75 692</u></b>	<b><u>83 945</u></b>

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

## 10. Outras contas a receber

No exercício findo em 31 de dezembro de 2021 e 2020, a decomposição da rubrica de outras contas a receber, é como se segue:

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Empresas do grupo (Nota 30)	2 904 123	8 802 434
DRPFE	189 248	229 424
Acréscimo de rendimentos (Nota 22)	66 871	41 423
Outros devedores	21 082	39 384
<b>Outras contas a receber</b>	<b><u>3 181 324</u></b>	<b><u>9 112 665</u></b>

Em 31 de dezembro de 2021, o decréscimo do saldo das empresas do grupo, resulta do efeito conjunto de um aumento em novembro de cerca de 2 milhões de Euros com uma redução no seguimento de um recebimento, no mês de dezembro, da SATA Air Açores e da SATA Internacional, no montante de 7 milhões de Euros.

A esta data, o Conselho de Administração da SATA Gestão de Aeródromos, em articulação com o seu acionista maioritário, encontra-se a avaliar a recuperabilidade do saldo a receber da SATA Internacional em 31 de dezembro de 2021, no montante de 835 milhares de euros, o âmbito do Plano de Reestruturação Aprovado em 7 de junho de 2022. Por conseguinte, as presentes demonstrações financeiras não refletem qualquer eventual perda por imparidade desta conta a receber que possa decorrer da conclusão desta avaliação. Esta avaliação apenas poderá ser finalizada após a conclusão do Plano de Reestruturação em curso.

Afetos à concessão, encontram-se, ainda, registados 189.248 Euros a receber da Direção Regional de Planeamento e Fundos Estruturais (“DRPFE”) relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais (valor ascendia a 229.424 Euros em 2020). Adicionalmente, relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais encontra-se registado um valor a pagar à SRTTE no montante de 6.453.125 Euros (4.091.783 Euros em 2020). Ver Nota 17.

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, os serviços de construção e melhoramentos dos aeródromos regionais, com base nos valores previstos no protocolo celebrado entre a SRTTE e a Empresa, e os respetivos valores incorridos, recebidos e por receber/pagar, incluindo a receber da DRPFE, detalham-se como segue:

Ilha	<u>2021</u>			
	<u>Total previsto por protocolo</u>	<u>Total executado</u>	<u>Total recebido</u>	<u>A pagar</u>
Pico	13 958 570	9 633 698	(11 892 922)	(2 259 224)
S. Jorge	33 070 349	30 813 194	(31 924 207)	(1 111 013)
Flores	968 877	739 127	(888 917)	(149 790)
Corvo	10 567 044	5 572 758	(6 668 965)	(1 096 208)
Graciosa	24 720 540	6 083 467	(7 731 110)	(1 647 643)
	<b><u>83 285 380</u></b>	<b><u>52 842 244</u></b>	<b><u>(59 106 122)</u></b>	<b><u>(6 263 877)</u></b>

Ilha	2020			A pagar
	Total previsto por protocolo	Total executado	Total recebido	
Pico	11 938 101	9 390 972	(10 386 590)	(995 617)
S. Jorge	32 499 889	29 882 026	(30 642 992)	(760 966)
Flores	942 877	717 935	(862 917)	(144 982)
Corvo	8 861 558	5 481 064	(6 303 645)	(822 582)
Graciosa	15 573 508	5 910 986	(7 049 198)	(1 138 212)
	<b>69 815 932</b>	<b>51 382 983</b>	<b>(55 245 341)</b>	<b>(3 862 359)</b>

### 11. Outros ativos correntes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2021 e 2020, a decomposição da rubrica de outros ativos correntes, é como se segue:

	2021	2020
Gastos diferidos	8 163	46 620
Estado e Outros Entes Públicos - IVA	-	11 360
<b>Outros ativos correntes</b>	<b>8 163</b>	<b>57 980</b>

### 12. Imposto sobre o rendimento a receber / pagar

No exercício findo em 31 de dezembro de 2021 e 2020, os saldos referentes a imposto sobre o rendimento, são como segue:

	2021	2020
Pagamentos por conta	-	2 922
Retenções na fonte	5	5
Estimativa de IRC (Notas 28)	(2 346)	(1 745)
<b>Total</b>	<b>(2 342)</b>	<b>1 182</b>

### 13. Caixa e equivalentes de caixa

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Caixa	1 050	20
Depósitos à ordem	6 141 420	82 481
Depósitos a prazo	<u>25 000</u>	<u>25 000</u>
<b>Caixa e equivalentes de caixa</b>	<b><u>6 167 470</u></b>	<b><u>107 501</u></b>

A variação de caixa e seus equivalentes, deve-se ao recebimento de valores em dívida por parte da SATA Air Açores e da SATA Internacional.

## 14. Capital e Reservas

### Capital Social

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, o capital social da Empresa, encontrava-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 50.000 ações com o valor nominal de 5 euros cada, totalmente detido pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.

### Reservas legais

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 2021 e 2020 a reserva legal encontra-se totalmente constituída de acordo com a legislação comercial em vigor.

### Resultados acumulados

Por deliberação da Assembleia Geral da Empresa, o resultado líquido negativo do exercício findo a 31 de dezembro de 2020, no montante de 995.771 Euros, foi transferido para a rubrica de resultados acumulados na sua totalidade.

## 15. 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:

	2021		2020	
	Corrente	Total	Corrente	Total
Empréstimos bancários - Santander (conta caucionada)	-	-	800 000	800 000
	-	-	<b>800 000</b>	<b>800 000</b>
Acréscimo de juros	-	-	3 500	3 500
	-	-	<b>803 500</b>	<b>803 500</b>

A 31 de dezembro de 2021, a Empresa não detinha nenhum empréstimo bancário.

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

## 16. Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, os saldos de fornecedores apresentam-se como se segue:

	2021	2020
Fornecedores c/c	650 518	1 754 199
Faturas em receção e conferência	303	303
	<b>650 820</b>	<b>1 754 501</b>

A rubrica de fornecedores desceu devido ao esforço de pagamento das dívidas vencidas por parte da SATA.

## 17. Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, o detalhe da rubrica de outras contas a pagar é como segue:

	2021	2020
Secretaria Regional dos Transportes Turismo e Energia (Nota 10)	6 453 125	4 091 783
Outros acréscimos de gastos	183 682	218 868
Remunerações a liquidar	92 092	96 785
Outros	35 718	386 605
<b>Total outras contas a pagar</b>	<b>6 764 617</b>	<b>4 794 042</b>

A 31 de dezembro de 2021 e 31 de dezembro de 2020, a Empresa apresenta um montante a pagar à SRTTE, pelo facto do montante recebido no âmbito dos serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais ter sido superior ao montante executado (Nota 10).

A rubrica de remunerações a liquidar respeita maioritariamente a férias e subsídio de férias a pagar em 2022.

A variação verificada na rubrica de outros, deve-se essencialmente ao facto da Empresa ter recebido em 2020 um valor da seguradora, relacionado com indemnização do incidente provocado por fogo no aeródromo da Graciosa, cujo as despesas foram faturadas em 2021.

## 18. Outros passivos correntes

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, o detalhe da rubrica de outros passivos correntes é como segue:

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
<b>Estado e Outros Entes Públicos</b>		
Imposto sobre o rendimento singular	9 621	10 235
Segurança social	29 366	18 685
Estado e Outros Entes Públicos - IVA	3 461	-
Outros	374	383
<b>Total outros passivos correntes</b>	<b><u>42 823</u></b>	<b><u>29 303</u></b>

## 19. Provisões

No decurso dos exercícios de 2021 e 2020 realizaram-se os seguintes movimentos nas rubricas de provisões:

	<u>Processos judiciais</u>	<u>Processos judiciais</u>
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
<b>A 1 de janeiro</b>	-	6 000
Dotação/Redução	225 000	(6 000)
<b>A 31 de dezembro</b>	<b><u>225 000</u></b>	<b><u>-</u></b>

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

Em 2021 foi reconhecida uma provisão de 225.000 Euros, relativa a um processo administrativo, que se encontra a decorrer.

## 20. Obrigações de benefícios de reforma e outros

No decorrer de 2020, a Empresa implementou um processo de reestruturação (Nota 1), com processos de pré-reforma e reformas antecipadas, tendo registado o montante de 596.444 Euros referentes a esses gastos.

Em 2021, fruto adesão da de um colaborador ao programa de pré-reforma, a Empresa registou um aumento da responsabilidade de 13.096 Euros, parcialmente compensado pela revisão da taxa de desconto (de 0,75% para 1%).

## 21. Serviços prestados

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

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
<b>Prestação de serviços</b>		
Taxas aeroportuárias	1 093 633	740 166
Serviços de gestão	2 250 464	2 534 142
<b>Total prestação de serviços</b>	<b><u>3 344 097</u></b>	<b><u>3 274 308</u></b>

A variação dos valores registados dos Serviços de gestão prende-se com o contrato de concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, que prevê um valor de receita a deduzir da receita operacional. De acordo com a Cláusula 13.<sup>a</sup> do Caderno de Encargos, a Concessionária tem direito a receber, como contrapartida pela prestação de serviços, uma compensação financeira anual, a qual será deduzida das receitas provenientes das taxas previstas na Cláusula 6.<sup>a</sup> do Caderno de Encargos (taxas de tráfego, taxas de assistência em escala – *handling* -, taxas de ocupação e taxas de natureza comercial). Esta compensação financeira é paga em prestações mensais e é atualizada anualmente de acordo com a evolução do Índice de Preços no Consumidor, excluída a habitação, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística<sup>11</sup>.

O impacto positivo verificado na receita operacional, proveniente da cobrança das taxas aeroportuárias está relacionado com o aumento de voos e de passageiros, face ao ano anterior.

Adicionalmente, a SATA tem direito à reposição do equilíbrio financeiro<sup>12</sup> caso se verifiquem: 1) imposições de alterações do contrato de concessão, por ato unilateral da Concedente, fundadas em razões de interesse pública e devidamente fundamentadas; 2) a ocorrência de alterações anormais e imprevisíveis das condições em que se baseou a Proposta, desde que resulte um substancial aumento

<sup>11</sup> Cf. previsto no n.º 3 da Cláusula 13.<sup>a</sup> do Caderno de Encargos.

<sup>12</sup> Cf. cláusula 21.<sup>a</sup> do Caderno de Encargos.

de encargos; 3) a ocorrência de casos de força maior que impossibilite ou torne excessivamente oneroso o cumprimento das obrigações da Concessionária.

## 22. Subsídios à exploração

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

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
<b>Subsídios à exploração</b>		
Reequilíbrio Financeiro 2019	480 246	-
Reequilíbrio Financeiro 2020	<u>66 871</u>	<u>-</u>
	<u><b>547 117</b></u>	<u><b>-</b></u>

Decorrente do Acordo de Renovação celebrado em 30 de junho de 2020, que prorrogou o Contrato de Concessão do Serviço Público Aeroportuário de Apoio à Aviação Civil nos Aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e na Aerogare das Flores pelo período adicional de 5 anos, com início a 1 de julho de 2020 e término no próximo dia 30 do mês de junho de 2025, foi oportuno proceder-se ao apuramento de contas decorrente da atividade desenvolvida pela SATA Gestão de Aeródromos, S.A. no ano de 2019 e 2020.

Assim, ao abrigo da Cláusula 21ª do Contrato de Concessão, a Concessionária teve direito à reposição do reequilíbrio financeiro da Empresa no valor de 480.246 Euros e 66.871 Euros, referentes aos anos de exploração de 2019 e 2020, respetivamente.

## 23. Fornecimentos e serviços externos

O detalhe dos custos com fornecimentos e serviços externos incorridos nos exercícios de 2021 e 2020 é como segue:

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Vigilância e segurança	1 664 698	1 588 931
Conservação e reparação	352 287	381 181
Cedência de pessoal	297 513	373 770
Limpeza, higiene e conforto	181 041	166 087
Honorários e serviços especializados	120 918	150 102
Eletricidade	104 526	93 282
Seguros	61 619	57 826
Taxas de tráfego	61 000	61 000
Combustíveis	23 265	17 839
Outros fluídos	20 127	18 585
Deslocações e estadas	19 148	4 141
Água	17 556	32 847
Comunicações	16 541	17 164
Renda e alugueres	6 798	736
Ferramentas e utensílios de desgaste rápido	2 330	7 850
Outros	13 352	3 960
	<u>2 962 719</u>	<u>2 975 301</u>

Os fornecimentos e serviços externos são a maior componente dos gastos operacionais, representando em 2021 cerca de 70% do total dos gastos operacionais (excluindo gastos de reestruturação e amortizações).

## 24. Gastos com o pessoal

Os custos com pessoal, incorridos durante o exercício de 2021 e 2020, foram como segue:

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Remunerações		
Pessoal	<u>732 585</u>	<u>699 247</u>
<b>Sub-total</b>	<b><u>732 585</u></b>	<b><u>699 247</u></b>
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	163 714	139 112
Outros	<u>88 370</u>	<u>16 541</u>
<b>Sub-total</b>	<b><u>252 084</u></b>	<b><u>155 653</u></b>
<b>Gastos com o pessoal</b>	<b><u>984 669</u></b>	<b><u>854 899</u></b>

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

## Gastos de reestruturação

Em 2020, foi iniciado pela Empresa um processo de pré-reformas e reformas antecipadas, do qual resultou um acordo com o impacto abaixo, tendo sido reconhecido 13.096 Euros a este respeito, em 2021:

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Pré-reformas e reformas antecipadas	13 096	587 428
<b>Total</b>	<b><u>13 096</u></b>	<b><u>587 428</u></b>

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, desde que verificadas determinadas condições, nomeadamente para colaboradores 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.

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.

## 25. Outros rendimentos e ganhos

O detalhe da rubrica de outros rendimentos e ganhos encontra-se o no quadro seguinte:

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Rendimentos suplementares	38 830	-
Outros	-	206
<b>Total Outros rendimentos e Ganhos</b>	<b><u>38 830</u></b>	<b><u>206</u></b>

O valor registado em 2021, na rubrica de rendimentos suplementares, diz respeito à cobrança de uma sanção a um fornecedor, por incumprimento de condições contratuais no âmbito de obras no aeródromo da Graciosa.

## 26. Outros gastos e perdas

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

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Impostos	7 478	7 427
Outros	581	74 540
<b>Total outros gastos e perdas</b>	<b><u>8 059</u></b>	<b><u>81 967</u></b>

A variação na rubrica de outros gastos e perdas, diz respeito essencialmente a imposto de selo e penalidades fiscais relacionadas com impostos, registada em 2020.

## 27. Gastos e rendimentos financeiros

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

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
<b>Gastos financeiros</b>		
Juros de empréstimos obtidos	38 874	41 600
Comissões, taxas e outros	35 391	67 476
	<b><u>74 264</u></b>	<b><u>109 076</u></b>
<b>Rendimentos financeiros</b>		
Juros obtidos (Nota 30)	331 742	378 732
Outros	4 105	-
	<b><u>335 847</u></b>	<b><u>378 732</u></b>

Os juros obtidos decorrem do débito de juros às empresas do Grupo, SATA Internacional e SATA Air Açores, por conta de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros durante o exercício a taxas normais de mercado (Nota 30). Os outros rendimentos financeiros dizem respeito ao desconto financeiro, registado em virtude da atualização da responsabilidade com benefícios pós reforma.

## 28. Imposto do exercício

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

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Imposto s/ rendimento corrente (Nota 12)	(2 346)	(1 745)
Imposto diferido (Nota 7)	-	(2 097)
Excesso/(insuficiência) estimativa imposto	-	370
<b>Imposto sobre o rendimento</b>	<b><u>(2 346)</u></b>	<b><u>(3 472)</u></b>

A reconciliação do montante de imposto do exercício é conforme segue:

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Resultado antes de Imposto	(8 147)	(992 299)
Taxa de Imposto	14,7%	16,8%
	<b>(1 198)</b>	<b>(166 706)</b>
Tributação autónoma	(2 346)	(1 745)
Excesso/(insuficiência) estimativa imposto	-	370
Prejuízo Fiscal sem imposto diferido	-	62 166
Benefícios fiscais	516	4 705
Diferenças temporárias sem imposto diferido	682	97 739
<b>Imposto s/ rendimento</b>	<b>(2 346)</b>	<b>(3 472)</b>
<b>Taxa efetiva de imposto</b>	<b>28,8%</b>	<b>0,3%</b>

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

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Taxa de imposto	14,70%	16,80%
Derrama	1,50%	1,50%
	<b>16,20%</b>	<b>18,30%</b>

## 29. Contingências

### Garantias bancárias

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

<u>Beneficiário</u>	<u>Início</u>	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Secretaria Regional Economia	30-06-2005	696 537	696 537
		<b>696 537</b>	<b>696 537</b>

As garantias prestadas à Secretaria Regional da Economia foram efetuadas ao abrigo do Contrato de Concessão.

### Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2021 e 2020, a Empresa não apresenta ativos ou passivos contingentes passíveis de divulgação.

### 30. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, a Empresa é 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.

#### Saldos e Transações entre partes relacionadas

Os saldos e transações, com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2021 e 2020, são como segue:

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
<b>Outras contas a receber (Nota 10)</b>		
SATA Air Açores	2 069 472	7 429 189
SATA Internacional	834 651	1 373 245
DRPFE	189 248	229 424
	<b><u>3 093 371</u></b>	<b><u>9 031 858</u></b>
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
<b>Outras contas a pagar (Nota 17)</b>		
Secretaria Regional dos Transportes Turismo e Energia (Nota 10)	6 453 125	4 091 783
	<b><u>6 453 125</u></b>	<b><u>4 091 783</u></b>

Em 31 de dezembro de 2021, os valores a receber da SATA Internacional e SATA Air Açores no montante de 2.904.123 Euros, resultam de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, acrescidos de juros que se venceram a taxas normais de mercado.

Afetos à concessão, encontram-se, ainda, registados 189.248 Euros a receber da DRPFE relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais (valor ascendia a 229.424 Euros em 2020).

Os valores a pagar à SRTTE, justificam-se pelo facto do montante recebido no âmbito dos serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais ter sido superior ao montante executado (Nota 10).

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
<b>Serviços prestados</b>		
SATA Air Açores	208 593	211 200
SATA Internacional	<u>119 339</u>	<u>65 517</u>
	<b><u>327 932</u></b>	<b><u>276 717</u></b>
 <b>Compras de serviços</b>		
SATA Air Açores	162 010	217 554
SATA Internacional	<u>200 270</u>	<u>217 216</u>
	<b><u>362 280</u></b>	<b><u>434 770</u></b>
 <b>Rendimentos financeiros (Nota 27)</b>		
SATA Air Açores	286 767	280 773
SATA Internacional	<u>44 975</u>	<u>92 458</u>
	<b><u>331 742</u></b>	<b><u>373 231</u></b>

Em 31 de dezembro de 2021, os valores a receber da SATA Internacional e SATA Air Açores no montante de 2.904.123 Euros, resultam de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, acrescidos de juros que se venceram a taxas normais de mercado.

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

### 31. Eventos subsequentes

A 24 de fevereiro de 2022 inicia-se uma guerra na Ucrânia pela invasão militar por parte da Rússia, considerada uma "catástrofe" para o mundo e que vai reduzir o crescimento económico global, tendo já consequências estimadas duradouras para a economia mundial. Alguns efeitos do conflito nas economias devem continuar mesmo com o seu fim, reduzindo o ritmo da atividade económica mundial. O mercado mais afetado, porém, tem sido o europeu, com previsão de queda de atividade e alta do desemprego, o que pode acabar por ter repercussões negativas na atividade económica global.

Outra consequência diretamente associada à guerra está relacionada com o aumento do preço das *commodities*. A Rússia e a Ucrânia são países relevantes na produção de grãos como soja, milho e trigo, e a economia russa é bastante ligada ao petróleo, gás natural e minerais como o alumínio. Especialmente problemático é o petróleo, principalmente quando estamos a olhar para os indicadores financeiros de uma companhia aérea, cujo barril de *Brent* passou da casa dos 90 US\$ para os 120 USD.

Com muitos países já com níveis de inflação elevados e uma economia em dificuldade, fruto dos dois anos de COVID-19, esta alta piorou ainda mais as condições da economia global, forçando os países a aumentarem os juros para combater a inflação, às custas de uma redução da atividade económica.

A Europa, altamente dependente do gás russo para energia e aquecimento, vê os preços a aumentar substancialmente, piorando o cenário inflacionário do continente e gerando um desafio para o Banco Central Europeu (BCE) de conter a inflação, mas evitar recessão.

Mais recentemente, em março de 2022, outro fator com potencial impacto na atividade do Grupo SATA diz respeito à crise sismovulcânica verificada na Ilha de São Jorge, ilha do Grupo Central, tendo sido declarada a situação de alerta. A interdição e evacuação de populações está a decorrer. A atividade sísmica na ilha de São Jorge continua acima do normal, tendo o CIVISA elevado o nível de alerta vulcânico na ilha de São Jorge para V4 (de um total de cinco), o que significa possibilidade real de erupção.

A verificar-se este cenário, a atividade do transporte aéreo poderá ficar comprometida, uma vez que, tal como já aconteceu no passado noutras situações (ex.: vulcão do glaciador Eyjafjallajökull, no sul da Islândia), as nuvens de cinzas expelidas pelo vulcão podem obrigar ao encerramento de espaço aéreo e aeroportos, pelo menos no Grupo Central, que é constituído por cinco ilhas - Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico e Faial, levando ao cancelamento de alguns voos para estas ilhas.

O risco que uma situação destas representa para o transporte aéreo prende-se com a forma como afeta a visibilidade e a possibilidade de partículas microscópicas serem sugadas para os reatores dos aviões e provocar avarias.

A verificar-se este cenário de erupção vulcânica estima-se um impacto significativo no setor turístico da ilha / ilhas do Grupo Central, com abrandamento da atividade do Grupo SATA, gerando eventualmente a necessidade de reprogramação desvio de voos para outras ilhas. Daqui resultará um decréscimo exponencial do número de visitantes, afetando diretamente empresas e economia dependentes da receita gerada pelo turismo.

No seguimento do processo que decorreu junto da Comissão Europeia, esta, através das suas decisões<sup>13</sup>, autorizou a concessão à Sata de um auxílio à liquidez de 255,5 milhões de euros, podendo assumir a forma i) de garantia a prestar pela Região Autónoma dos Açores; ii) das obrigações de pagamento de um ou mais empréstimos da Sata e iii) da disponibilização pela Região Autónoma dos Açores, de um ou mais empréstimos à Sata.

Nesse âmbito, a SATA Air Açores acordou Operações de Financiamento com o Deutsche Bank Aktiengesellschaft, garantidas pela Região Autónoma dos Açores<sup>14</sup>.

As referidas Operações de Financiamento consubstanciaram a emissão, pela SATA Air Açores, de obrigações com o valor global de 155 milhões de euros. Os termos e condições destas obrigações previam, na ausência de uma decisão da Comissão Europeia, até 30 de abril de 2022, relativa ao plano de reestruturação da SATA Air Açores, uma obrigação de reembolso antecipado obrigatório dos respetivos montantes em dívida pela SATA Air Açores.

Os credores obrigacionistas, no âmbito das Operações de Financiamento, manifestaram-se disponíveis para, na ausência da referida decisão, aceitar a substituição da SATA Air Açores pela Região Autónoma dos Açores, como entidade emitente das mencionadas obrigações.

Pelo facto de estas Operações de Financiamento serem garantidas pela Região Autónoma dos Açores e já constarem do perímetro de consolidação da Região, a alteração da respetiva entidade emitente não consubstancia um acréscimo das responsabilidades financeiras da Região Autónoma dos Açores, e dispensa o reembolso antecipado obrigatório das obrigações pela SATA Air Açores, ou pelo Governo Regional dos Açores, no dia 10 de maio de 2022.

Assim, ao abrigo e em cumprimento da Decisão da Comissão Europeia C(2021)8128, de 5 de novembro de 2021, e nos termos das alíneas d) e e) do n.º 1 do artigo 90.º do Estatuto Político Administrativo da Região Autónoma dos Açores, e do artigo 26.º do Decreto Legislativo Regional n.º 38 /2021/A, de 23 de dezembro, que aprova o orçamento da Região Autónoma dos Açores para o ano de 2022, o Conselho do Governo resolveu aceitar, conforme deliberação a tomar pelos respetivos obrigacionistas, a substituição da SATA Air Açores pela Região Autónoma dos Açores, como entidade emitente das obrigações emitidas no âmbito das Operações de Financiamento, a que se referem as Resoluções do Conselho do Governo n.ºs 276/2020, de 27 de outubro, e 143/2021, de 9 de junho.<sup>15</sup>

Ainda de referir, que a ausência de decisão da Comissão Europeia levou, também, à prorrogação da Operação de Financiamento entre a Sata Air Açores e o Banco BPI, S.A., garantida pela Região Autónoma dos Açores, de 37,5 milhões de euros.<sup>16</sup> Neste sentido, a Garantia foi prorrogada até 31 de julho de 2022<sup>17</sup>.

---

<sup>13</sup> Decisões C(200)5764, de 18 de agosto de 2020, C(2021)3254, de 30 de abril de 2021 e C(2021)8128, de 5 de novembro de 2021

<sup>14</sup> Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 276/2020, de 27 de outubro, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 159, de 27 de outubro de 2020, e da Resolução do Conselho do Governo n.º 143/2021, de 9 de junho, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 89, de 9 de junho de 2021, e dos Despachos do Secretário Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública n.º 2527/2021, de 2 de novembro, publicado no Jornal Oficial, II Série, n.º 217, de 2 de novembro de 2021, e n.º 286/2022, de 28 de fevereiro, publicado no Jornal Oficial, II Série, n.º 41, de 28 de fevereiro de 2022

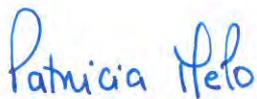
<sup>15</sup> Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 73/2022 de 6 de maio de 2022

<sup>16</sup> Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 276/2020, de 27 de outubro, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 159, de 27 de outubro de 2020, prorrogada a coberto das Resoluções do Conselho do Governo n.º 85/2021, de 16 de abril, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 56, de 16 de abril de 2021, e n.º 258/2021, de 15 de novembro, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 191, de 15 de novembro de 2021

<sup>17</sup> Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 92/2022 de 26 de maio de 2022

Importa, ainda referir, que no âmbito da aprovação do Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, a 7 de junho de 2022, serão realizados aumentos de capital por parte do GRA, tendo o Grupo SATA autorização para levantar um empréstimo garantido pelo GRA (Nota 1).

**CONTABILISTA CERTIFICADA**

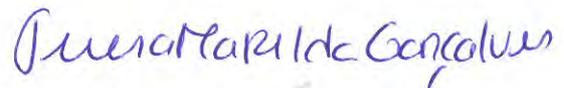


Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

**CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**



Luis Manuel da Silva Rodrigues  
(Presidente)



Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves  
(Administradora)



Mário Rogério Carvalho Chaves  
(Administrador)

**Sócios**

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC nº 520)  
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC nº 1365)

**RELATÓRIO E PARECER DO FISCAL ÚNICO**  
**EXERCÍCIO DE 2021**



Senhor Acionista:

No cumprimento do disposto na alínea g) do nº 1 do Artigo 420º do Código das Sociedades Comerciais, vimos apresentar o nosso Relatório e dar Parecer sobre o relatório de gestão, contas e proposta de aplicação do resultado que nos foram apresentados pelo Conselho de Administração da SATA - Gestão de Aeródromos, S.A., relativos ao exercício de 2021.

- 1- No desempenho das funções de fiscalização que nos estão cometidas, acompanhámos, ao longo do exercício de 2021, a atividade da empresa, através da informação contabilística e de contactos estabelecidos com a administração e serviços.
- 2- De acordo com o nº 1 do Artigo 452º do Código das Sociedades Comerciais, apreciamos o relatório de gestão e as contas do exercício.

Considerando as verificações a que procedemos, no exercício da competência que nos é atribuída pelo Artigo 420º do Código das Sociedades Comerciais, somos de

**PARECER**

que a Assembleia Geral aprove:

- a) O relatório de gestão e as contas do exercício findo em 31 de dezembro de 2021;
- b) A proposta de aplicação do resultado constante do relatório de gestão.

**Sócios**

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC nº 520)  
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC nº 1365)

Finalmente, o Fiscal Único deseja agradecer ao Conselho de Administração e aos Serviços da Empresa toda a colaboração prestada no exercício das suas funções.

Ponta Delgada, 9 de junho de 2022

O FISCAL ÚNICO



Duarte Giesta & Associado, SROC, Lda.  
representada por  
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC nº 1365)

**Sócios**

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC n.º 520)  
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC n.º 1365)

**CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS**



**RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS**

**Opinião com reservas**

Auditámos as demonstrações financeiras anexas de SATA – Gestão de Aeródromos, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2021 (que evidencia um total de 9.875.391 euros e um total de capital próprio de 1.593.346 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 10.494 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 o anexo às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos possíveis efeitos da matéria apresentada 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 de SATA – Gestão de Aeródromos, S.A. em 31 de dezembro de 2021 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**

Conforme divulgado na nota 10 do anexo contendo as notas explicativas, encontra-se prevista uma reorganização societária do Grupo SATA nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado. Consequentemente, encontra-se a ser preparada, a esta data, pelo Conselho de Administração da Entidade, em articulação com o seu acionista, uma análise de recuperabilidade sobre o saldo a receber da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., no montante de 835 milhares de euros, pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2021 não refletem os impactos da referida análise.

Tendo em consideração o acima exposto, não nos é possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre a recuperabilidade do referido saldo à data de 31 de dezembro de 2021.

**Sócios**

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC n.º 520)  
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC n.º 1365)



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 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 1.1.1 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 2021 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração a aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado do Grupo SATA (“Plano de Reestruturação Aprovado”), bem como a obtenção de suporte financeiro do acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Desta forma, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez da SATA – Gestão de Aeródromos, S.A. se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses, suportado pelas injeções de capital no Grupo SATA previstas no Plano de Reestruturação Aprovado.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.1 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da concretização dos aumentos de capital e de financiamento bancário, garantido pelo Governo Regional dos Açores, nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado; (ii) do cumprimento do Plano de Reestruturação Aprovado; (iii) 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 Aprovado; e (iv) dos impactos da evolução do conflito na Ucrânia e da evolução da atividade sísmo-vulcânica na ilha de São Jorge.

**Sócios**

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC nº 520)  
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC nº 1365)



Tendo em consideração os potenciais impactos na atividade operacional e financeira futura da Entidade, os fatores acima descritos representam uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade em manter a continuidade das suas operações.

Importa salientar que 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.

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

O órgão de gestão é responsável pela:

- preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa da Entidade de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia;
- 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 distorção material devido a fraude ou 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.

**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.

**Sócios**

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC nº 520)  
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC nº 1365)



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 acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- comunicamos com os encarregados da governação, 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.

**Sócios**

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC nº 520)  
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC nº 1365)

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras.

**RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES**

**Sobre o relatório de gestão**

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 3, al. e) do Código das Sociedades Comerciais, exceto quanto aos possíveis efeitos da matéria referida 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 apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

Ponta Delgada, 9 de junho de 2022



Duarte Giesta & Associado, SROC, Lda.

Representada por Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC N.º1365)



## **Relatório de Auditoria**

### **Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras**

#### **Opinião com reservas**

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA – Gestão de Aeródromos, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2021 (que evidencia um total de 9.875.391 euros e um total de capital próprio de 1.593.346 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 10.494 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 da matéria referida 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 – Gestão de Aeródromos, S.A. em 31 de dezembro de 2021 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**

Conforme divulgado na nota 10 do anexo contendo as notas explicativas, encontra-se prevista uma reorganização societária do Grupo SATA nos termos do Plano de Reestruturação aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022. Consequentemente, encontra-se a ser preparada, a esta data, pelo Conselho de Administração da Entidade, em articulação com o acionista do Grupo SATA, uma análise de recuperabilidade sobre o saldo a receber da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., no montante de 835 milhares de euros, pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2021 não refletem os impactos da referida análise.

Tendo em consideração o acima exposto, não nos é possível concluir, com razoável grau de segurança, quanto à recuperabilidade do referido saldo apresentado na rubrica de outras contas a receber em 31 de dezembro de 2021.

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 1.1.1 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 2021 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração a aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado do Grupo SATA ("Plano de Reestruturação Aprovado"), bem como a obtenção de suporte financeiro do acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Desta forma, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez da SATA – Gestão de Aeródromos, S.A. se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses, suportado pelas injeções de capital no Grupo SATA previstas no Plano de Reestruturação Aprovado.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.1 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da concretização dos aumentos de capital e de financiamento bancário, garantido pelo Governo Regional dos Açores, nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado; (ii) do cumprimento do Plano de Reestruturação Aprovado; (iii) 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 Aprovado; e (iv) dos impactos da evolução do conflito na Ucrânia e da evolução da atividade sísmo-vulcânica na ilha de São Jorge.

Tendo em consideração os potenciais impactos na atividade operacional e financeira futura da Entidade, os fatores acima descritos representam uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade em manter a continuidade das suas operações.

Importa salientar que 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.

### ***Responsabilidades do órgão de gestão 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 distorções materiais devido a fraude ou a 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.

### ***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 a 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 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;
- e) 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;

- f) comunicamos com os encarregados da governação, 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.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras.

### ***Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares***

#### ***Sobre o relatório de gestão***

Em nossa opinião, 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.

9 de junho de 2022

PricewaterhouseCoopers & Associados  
- Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.  
representada por:



Hugo Miguel Patricio Dias, ROC nº 1432  
Registado na CMVM com o nº 20161042