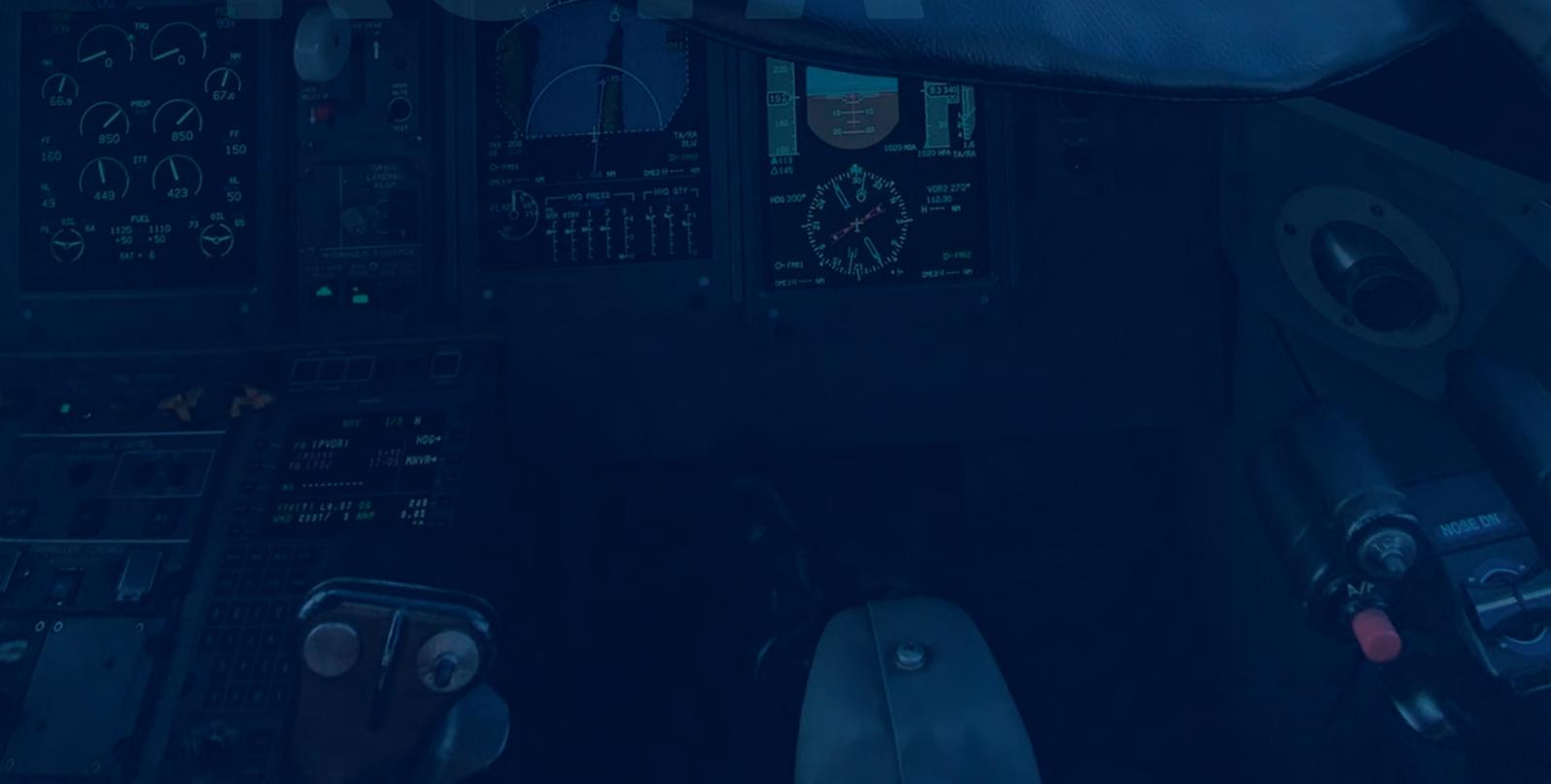




RELATÓRIO CONSOLIDADO 2020

DESEMPENHO FINANCEIRO, SOCIAL E AMBIENTAL

A NOSSA
ROTA



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

VOAMOS JUNTOS

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

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

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

ou trabalhadores.

Escutámos as pessoas para podermos fazer mais e melhor, dando início a uma série de projetos com o objetivo de otimizar o nosso serviço.

Procurámos trabalhar para identificar o que poderíamos fazer para superar as expectativas dos nossos clientes.

Ouvimos e agimos.

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

Índice

04_ Mensagem do Presidente

06_ Princípio da continuidade

10_ Indicadores chave

12_ O nosso ADN

Missão | Visão | Valores

O Grupo SATA

As pessoas | O ambiente

Governo da sociedade

Gestão do risco

26_ Enquadramento macroeconómico

34_ O nosso ano

Principais acontecimentos e atividades

Covid-19: a resposta à crise

40_ Análise dos resultados consolidados

44_ Evolução por segmento de negócio

SATA Air Açores

SATA Internacional - Azores Airlines

SATA Gestão de Aeródromos

Operadores turísticos

50_ Aspetos regulamentares

54_ Sobre o relatório

55_ Glossário

56_ Anexos financeiros





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

Mensagem do Presidente do Conselho de Administração

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

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

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

auxílio “normal” para enfrentar a pandemia. Por força das regras, o auxílio revestia-se, sim, de um processo ao abrigo das regras de “Rescue and Restructuring”, um contexto previsto no TFUE para empresas em situação difícil e já verificável antes da pandemia. Desse modo, o grupo esteve obrigado a apresentar, no prazo de 6 meses, a partir da data de aprovação do auxílio de emergência, um plano de reestruturação que apresentasse soluções credíveis para a transformação do Grupo SATA. Foi feito e, à data de hoje, encontramos-nos no início da interação com as autoridades europeias sobre esse processo. Para complicar ainda mais a situação, a Comissão Europeia indicou que teria fortes reservas em validar três aumentos de capital determinados pelo Governo Regional dos Açores, acionista único, que tinham sido aprovados em 2017, 2018 e 2019. Assim, o Governo Regional dos Açores, ordenou à SATA a devolução de cerca de Eur 73 M, processo que à data se encontra concluído. No curso de 2020, para além da gestão deste complexo processo (e fazendo tábua rasa de tudo o que tínhamos planeado nas primeiras semanas do ano) tivemos, então, que nos concentrar em 4 áreas operacionais cruciais:

- 1) assegurar a conectividade crítica de pessoas e bens dentro e para a Região Autónoma dos Açores num cenário desconhecido por todos e

não antecipado por ninguém;
2) proteger a saúde e o moral dos nossos trabalhadores perante cenário tão adverso;
3) assegurar alternativas de viagem aos milhares de passageiros que viajavam connosco e viram os seus planos alterados;
4) estancar a sangria de fundos, já de si escassos, antes da pandemia. Perante esta situação, ninguém seria julgado por desistir. Mas os cerca de 1400 trabalhadores do Grupo SATA e as Organizações Representativas dos Trabalhadores deitaram mãos à obra e têm trabalhado todos os dias para combater este conjunto de adversidades, que ainda persistem, e cujo impacto na vida de todos e da organização, seria difícil de imaginar, há bem pouco tempo. Para além de um 2020 que não se poderá esquecer, o que mais queremos conservar, é a disponibilidade para trabalhar de uma forma muito mais eficaz e eficiente; uma capacidade de fazer ainda mais sacrifícios de modo a enfrentar uma situação adversa que ninguém escolheu; e a total disponibilidade e abertura para trabalhar em equipa e com instituições fundamentais, mesmo fora da esfera do próprio grupo e da área de negócio, como por exemplo, a Direção Regional de Saúde e todos os parceiros que, ao longo deste difícil percurso, nos ajudaram nestes últimos tempos a levar adiante esta nossa missão coletiva.

Resumidamente, conseguimos fazer mais com menos. Este é, aliás, um princípio que devemos assimilar em definitivo, de modo a que, quando a pandemia for apenas uma triste memória, o Grupo SATA tenha conseguido, no cumprimento da sua missão de servir a Região Autónoma dos Açores, entrar num ritmo de sustentabilidade permanente. Perante este contexto, as contas de 2020 assumem uma importância relativa. Os últimos números disponíveis sobre a indústria a nível global, indicam uma queda de receitas de cerca de 60%. Por seu lado, no Grupo SATA, em comparação com 2019, a receita total desceu 49,1%, equivalente a cerca de Eur 114 M, o que indicia uma maior resiliência das nossas companhias aéreas. No Grupo SATA, esta queda de receita resultou da combinação de uma diminuição do número de passageiros transportados pelas companhias em 61% combinada com uma descida de tarifários, o que é natural quando a procura se esvanece. No entanto, reflexo do enorme esforço de toda a organização, essa descida de receita foi contida, numa descida de EBITDA limitada a Eur 13,3 M, quando comparado com 2019. O mais relevante destes números é o que mostram para a frente. Com a expectável retoma do tráfego, ainda que lenta e aos soluços, em termos de resultados, mostra que o pior pode ter ficado para trás.

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

Luís Rodrigues



Princípio da Continuidade

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

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

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

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

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

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

Princípio da Continuidade

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

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

e de rede e redução de custos operacionais, estando, atualmente, em processo de negociação e defesa do mesmo; (iii) a devolução respeitante aos aumentos de capital realizados em anos anteriores, decorrente da decisão do acionista, no valor de 73 milhões de euros; e (iv) o apoio financeiro do acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos. Tendo em consideração a situação atual em que o Grupo SATA se encontra, a continuidade das operações encontra-se dependente (i) da aprovação de um Plano de Reestruturação por parte da Comissão Europeia, (ii) bem como da evolução da pandemia de Covid-19, nomeadamente quanto ao cenário de um eventual agravamento da mesma para além do que se estima no Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado, tendo em consideração o ritmo global de vacinação e o risco de propagação descontrolada de novas variantes e a manutenção, ou mesmo, reforço das medidas sanitárias impostas pelos governos. Tendo em consideração os potenciais impactos no setor do transporte aéreo e na atividade operacional e financeira futura do grupo, os fatores acima descritos poderão originar a necessidade de obtenção de recursos financeiros adicionais face aos estimados no Plano de Reestruturação que venha a ser aprovado, o que representa uma incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade do grupo em manter a continuidade das suas operações. Não obstante, e embora ainda se

prevejam que os próximos tempos se mantenham igualmente difíceis, num contexto de incerteza significativa associada à Covid-19, a queda na receita, quando comparado com 2019, deverá ser compensada por uma política mais agressiva em termos de custos, por forma a que o EBITDA melhore. Contudo, num contexto de incerteza significativa associada à Covid-19, o Conselho de Administração considera, no entanto, que existem cenários pessimistas que podem lançar dúvidas sobre a capacidade do grupo conseguir alcançar os resultados estimados em 2021, nomeadamente se houver a propagação descontrolada de novas variantes e a manutenção, ou mesmo, reforço das medidas sanitárias impostas pelos governos, pondo em causa a recuperação gradual da procura, especialmente no segundo semestre de 2021. Na eventualidade improvável de estes fatores de incerteza se materializarem, o Grupo SATA pode ter alguns constrangimentos. Contudo, considerando que as negociações com a Comissão Europeia do Plano de Reestruturação correm pelo melhor e que o mesmo é aprovado, havendo a injeção de capital no Grupo SATA, não vê o Conselho de Administração preocupação no normal funcionamento da sua operação e no reembolso das suas dívidas, quer a fornecedores quer à banca, pelo que a continuidade das operações e liquidez do Grupo SATA se encontra assegurada, tendo por base o financiamento das necessidades

de tesouraria estimadas, a esta data, para o prazo de doze meses. O Conselho de Administração não considera igualmente que esses cenários pessimistas sejam prováveis ou que tenham impacto suficiente para colocar em causa a continuidade do negócio. Deste modo, as demonstrações financeiras não incluem qualquer ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

INDICADORES

JANEIRO A DEZEMBRO DE 2020



CHAVE



42

City Pairs - Destinos
2019: 46



50%

Taxa de ocupação
2019: 80%



4.872

Total de movimentos de aeronaves nos aeródromos
2019: 6.224



14.511

Número de voos
2019: 22.252



665.937

Passageiros (LUTs)
2019: 1.712.673



138.773

Total de movimentos de passageiros nos aeródromos
2019: 293.295



6.839

Carga/correio transportados (toneladas)
2019: 6.021



1.087

Carga/correio nos aeródromos (toneladas)
2019: 1.111

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

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



-36.988

EBITDA (milhares €)
2019: -23.685



-88.012

Resultado líquido (milhares €)
2019: -53.432



270.639

Dívida líquida (milhares €)
2019: 249.367



14.027

Gastos em combustível (milhares €)
2019: 42.134



1.407

Trabalhadores*
2019: 1.410



85.013

Horas de formação
2019: 79.132



35.167

Consumo de Jet Fuel (mil litros)
2019: 75.819



88.620

Emissões de CO2 (tCO2e)
2019: 191.065



78%

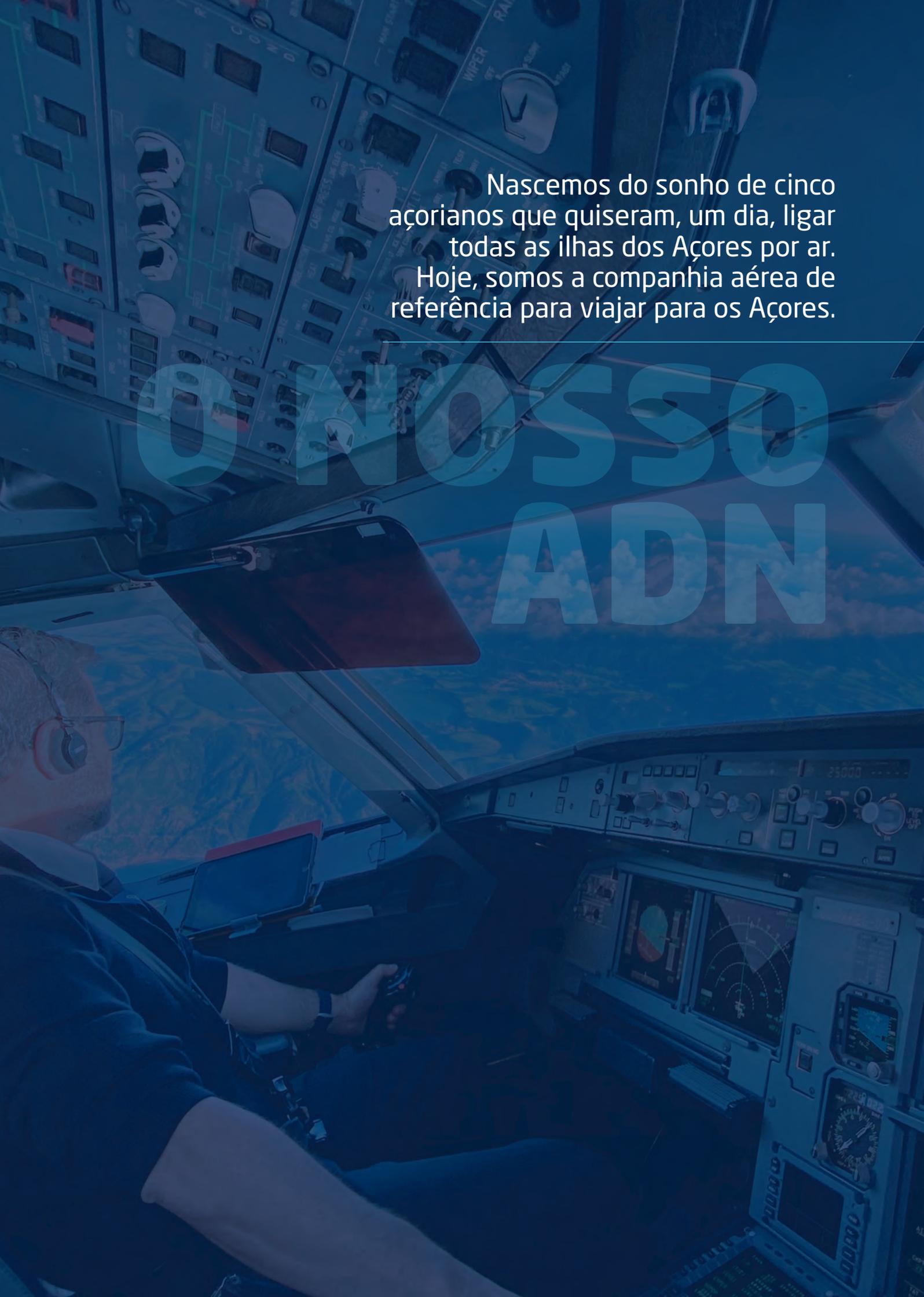
Taxa de valorização de resíduos
2019: 67%

Frota 2020

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



*Este valor não considera o nº de colaboradores das empresas Azores Airlines Vacations Canada e Azores Airlines Vacations America.

A photograph of a pilot in a cockpit, viewed from the side. The pilot is wearing a headset and glasses, and is looking out the window. The cockpit is filled with various instruments, dials, and control panels. The view out the window shows a vast expanse of blue water with small islands scattered across it, representing the Azores. The entire image has a blue color cast.

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

O NOSSO ADN



sata | azores Airlines

voamos juntos

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

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

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

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

Valores

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

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

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

O GRUPO SATA



O Grupo SATA já está longe do pequeno núcleo familiar da década de quarenta. Mais de um milhar de trabalhadores participam com o seu interesse e profissionalismo no desenvolvimento deste projeto.

A SATA é hoje um grupo de empresas que desenvolvem atividades relacionadas com o transporte aéreo de passageiros e carga. 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, que se ocupa da gestão de várias infraestruturas aeroportuárias dos Açores. Membros da IATA (International Air Transport Association) e da ERA (European Regional Airlines Association), as companhias aéreas do Grupo SATA, bem como as unidades de negócio da Manutenção e Engenharia e do Handling têm visto o mérito e profissionalismo das suas equipas reconhecido pelas mais distintas certificações do sector.



4 DESTINOS AMÉRICA DO NORTE
BOSTON | MONTREAL*
OAKLAND* | TORONTO

12 DESTINOS NACIONAIS
LISBOA | PORTO
FUNCHAL | PONTA DELGADA
SANTA MARIA | TERCEIRA
GRACIOSA | S. JORGE
PICO | FAIAL
FLORES | CORVO

3 DESTINOS PARA A EUROPA E RESTO DO MUNDO
CABO VERDE
LAS PALMAS*
FRANKFURT

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

Frota

O Grupo SATA investiu na renovação da sua frota. Conta com aeronaves modernas, mais eficientes e mais confortáveis.

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

Este é, aliás, um propósito que é transversal às duas companhias aéreas do Grupo SATA que procuram orientar a operação inter-ilhas; doméstica ou internacional pelos mesmos princípios de eficiência e de respeito pelo meio ambiente.



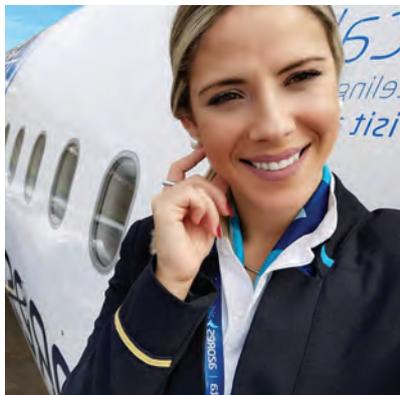
A frota da Azores Airlines inclui presentemente:
Airbus A321-253neo LR;
Airbus A321-253neo;
Airbus A320-214.



A frota da SATA Air Açores inclui presentemente:
Bombardier Q200;
Bombardier Q400 NextGen.



AS PESSOAS



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

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

Em resposta à pandemia, foi então necessário implementar o regime de teletrabalho que abrangeu, essencialmente, áreas não operacionais. Foi ainda o ano em que a organização teve de recorrer à suspensão temporária de trabalho (*lay-off*) para cerca de 1000 trabalhadores, aplicada nas várias modalidades (suspensão a 20%; a 50% ou a 100%) o que



751 trabalhadores
SATA Air Açores

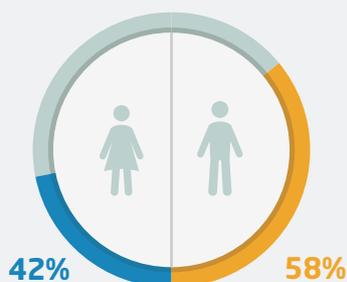
630 trabalhadores
Azores Airlines

26 trabalhadores SATA
Gestão de Aeródromos

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

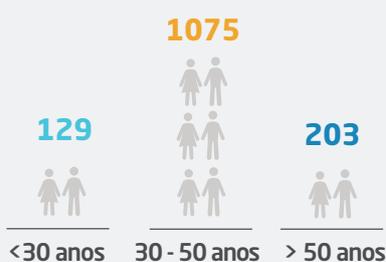
Mas apesar do refrear da atividade, o investimento na formação de ativos manteve-se. Foram ministradas, na

Trabalhadores por género



totalidade das empresas do Grupo SATA, 1046 ações de formação, o que consubstanciou um registo de 85 mil horas de treino, apesar da dificuldade em manter formações presenciais e do recurso mais frequente a práticas de e-learning. Do ponto de vista da saúde, higiene e segurança no trabalho, foi o ano em que se assistiu a um investimento, sem precedentes, em sensibilização, formação e prevenção no combate à propagação da Covid-19 com vista a controlar, da melhor forma possível,

Trabalhadores por faixa etária



a incidência de casos no seio das empresas.

42% Diminuição total de acidentes de trabalho

Por outro lado, foi registado um decréscimo no número de acidentes de trabalho registados, o que se atribuiu ao refrear da atividade operacional, mas também à interiorização de melhores práticas e utilização de novos equipamentos,

Trabalhadores por área geográfica



que vieram atenuar a incidência de lesões e traumas de ordem diversa. Apesar da instabilidade externa, o ano de 2020 pautou-se por um clima de harmonia social no seio do Grupo SATA, para o qual contribuíram o entendimento entre Parceiros Sociais (Comissões de Trabalhadores e Sindicatos) e as equipas de gestão.

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

O AMBIENTE

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

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

REPORTE DE RESULTADOS OBTIDOS

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

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

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

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

NOS CONSUMOS

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

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

NA GESTÃO DE RESÍDUOS

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

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

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

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

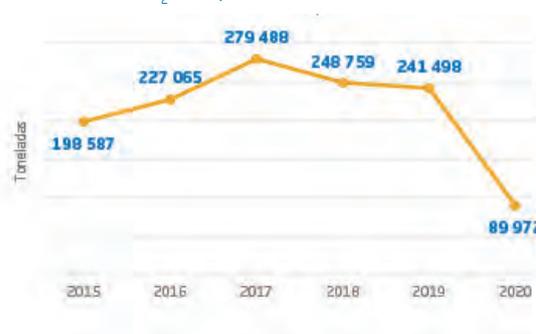


ESTIMATIVAS DE REDUÇÃO GLOBAL NOS ÚLTIMOS ANOS

Estimativa de emissões CO₂ - Aeronaves



Emissões CO₂ - Grupo SATA



OUTROS PROJETOS PROMOTORES DA EFICIÊNCIA E DA CONSCIÊNCIA AMBIENTAL

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



Programas e certificações que o Grupo SATA se empenha em assegurar



Convergência com os objetivos dos Programas CORSIA e CELE

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

NP EN ISO 14001:2015 Sistemas de Gestão Ambiental

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

ISO 26000 Responsabilidade Social (em fase de implementação)

MODELO DE GOVERNO

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

Nota: Os órgãos sociais atuais da SATA Air Açores foram eleitos a 07 de janeiro de 2020, para o triénio 2020/2022.

Deste modo, no exercício findo em 31 de dezembro de 2020, a SATA Air Açores preparou as suas demonstrações financeiras consolidadas, enquanto empresa-mãe do Grupo SATA.



Assembleia Geral

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

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

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



Conselho Fiscal

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

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



Conselho de Administração

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

Aprovar os principais objetivos, políticas e orientações de gestão;

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

RESPONSABILIDADES

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

Assembleia Geral

Presidente	Noé Venceslau Pereira Rodrigues
Vice-Presidente	Fernando Jorge Pereira Cordeiro
Secretário	Joana Torres Decq Mota

REMUNERAÇÃO

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


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

Principais deliberações

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

Conselho Fiscal

Presidente	Manuel Luís Fernandes Branco
Vogais do Conselho Fiscal	Carlos Eduardo Ferreira Oliveira
	Sofia Teves Mendonça

REMUNERAÇÃO

Foi fixada a remuneração mensal de 600 € para o Presidente, e de 400 € para os restantes vogais.

Revisor Oficial de Contas

Revisor Oficial de Contas	Duarte Félix Tavares Giesta	REMUNERAÇÃO
2010 Data da primeira designação	5 Número de mandatos	14.650€ pelos serviços de auditoria efetuados e revisão legal das contas.
		3 anos civis Duração do mandato

Conselho de Administração

Presidente da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos	Luís Manuel da Silva Rodrigues N.º reuniões: 28 % de participação: 100	REMUNERAÇÃO 13.685,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho
Vogal Executivo da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos	Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves N.º reuniões: 27 % de participação: 96%	13.158,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho
Vogal Executivo da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos	Mário Rogério Carvalho Chaves N.º reuniões: 26 % de participação: 93%	13.158,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho

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

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

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

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

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

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

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

GESTÃO DO RISCO



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

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

Riscos financeiros

Risco do preço do combustível

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

Risco da taxa de câmbio

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

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

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

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

Risco de crédito

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

Risco de liquidez e capital

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

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

Risco de taxa de juro

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

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

Riscos estratégicos

Regulamentação do sector

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

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

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

Políticos

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

Recursos humanos

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

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

empresa, bem como reforçar uma cultura de autodesenvolvimento.

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

Ética e cultura organizacional

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

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

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

Riscos operacionais

Interrupção da operação

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

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

Sistemas de informação

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

Safety & Security

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

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

Risco ambiental

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

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

Riscos Hazard

Desastres naturais

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

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

Pandemias

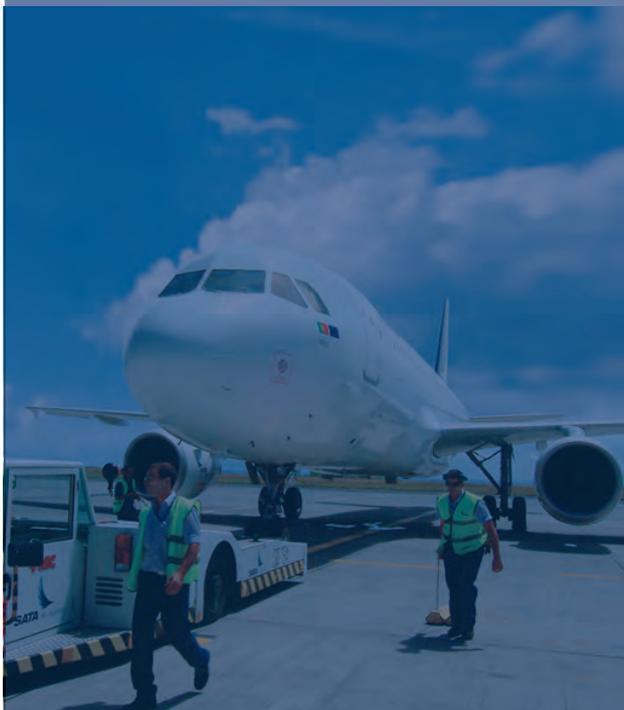
A pandemia de Covid-19 durante o ano de 2020, e a forma como esta afetou a aviação através das imposições das restrições de viagens e da redução da confiança dos passageiros em viajar. As medidas aplicadas na resposta à crise pandémica podem ser consultadas no capítulo Covid-19: a resposta à crise.

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

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

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

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



Enquadramento Macroeconómico

Contexto Económico Internacional

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

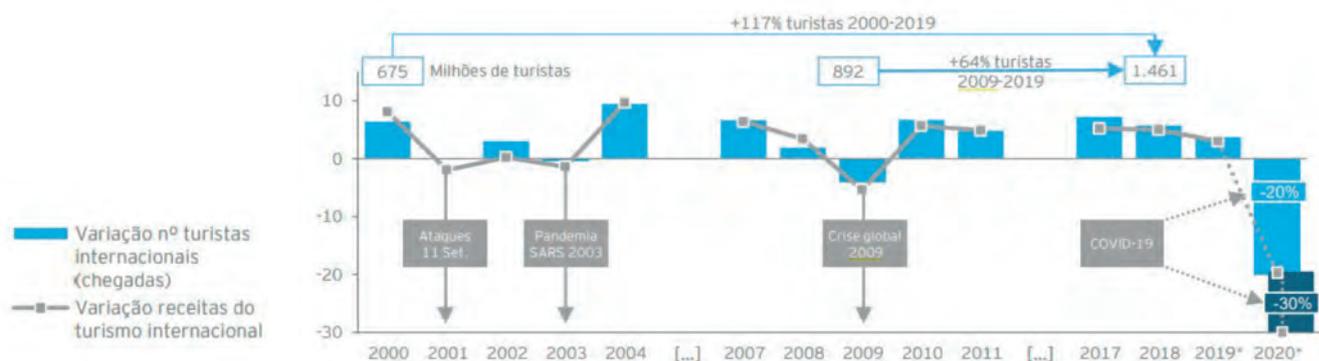
As medidas de contenção da crise de saúde pública e a atitude de precaução dos agentes económicos, determinaram uma queda sem precedentes da produção de riqueza a nível global, com impactos nos níveis de emprego e rendimento disponível das populações, nomeadamente as com menor poder de compra, com contratos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

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

Face aos efeitos negativos registados de forma transversal em todos os

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

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



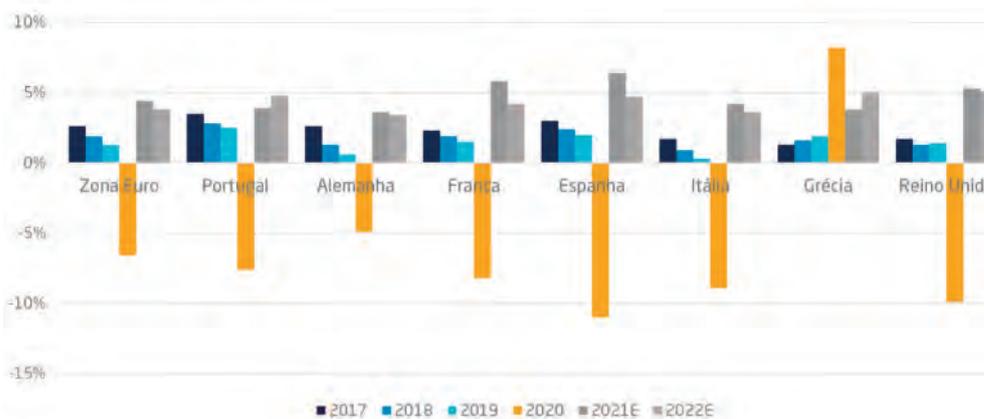
Fonte: UNWTO, World Tourism Organization (março 2020)

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

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

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

Crescimento do PIB (%)¹

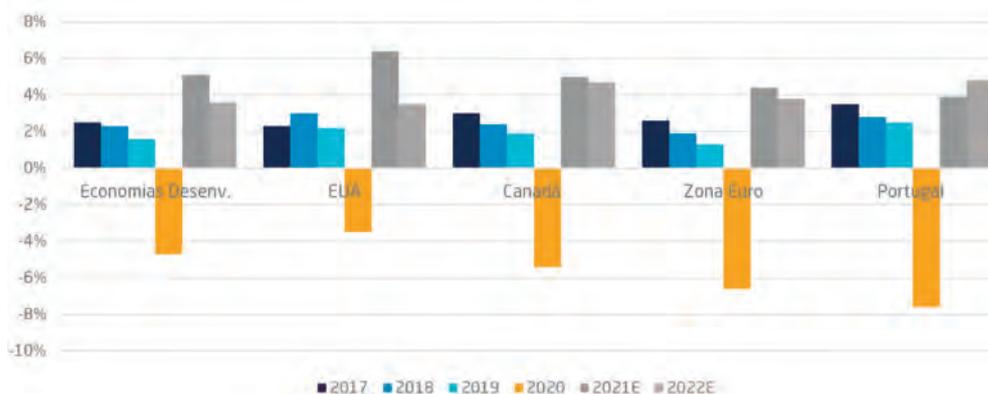


Nos Estados Unidos, a maior economia do mundo, depois de uma década de crescimento, o PIB voltou a ficar negativo em 2020 (-4,2%, estimativa do FMI) devido à crise da Covid-19, que foi agravada pelo crescimento das desigualdades. As tensões comerciais com a China persistiram, com a maioria dos direitos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

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

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

Crescimento do PIB (%)¹



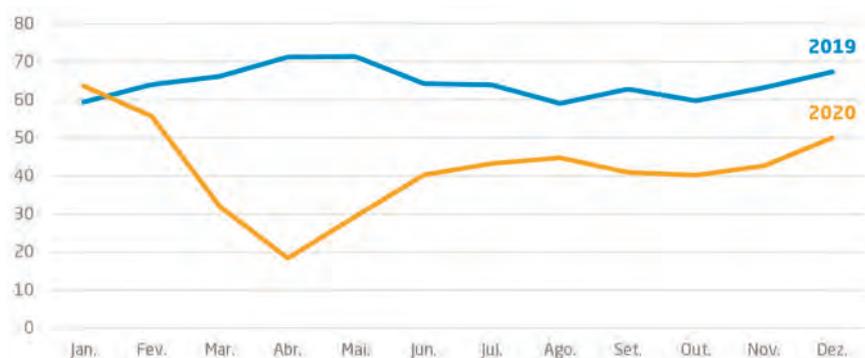
¹Fonte: IMF – World Economic Outlook

Petróleo Bruto - Brent

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

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

Cotação Mensal - Brent¹

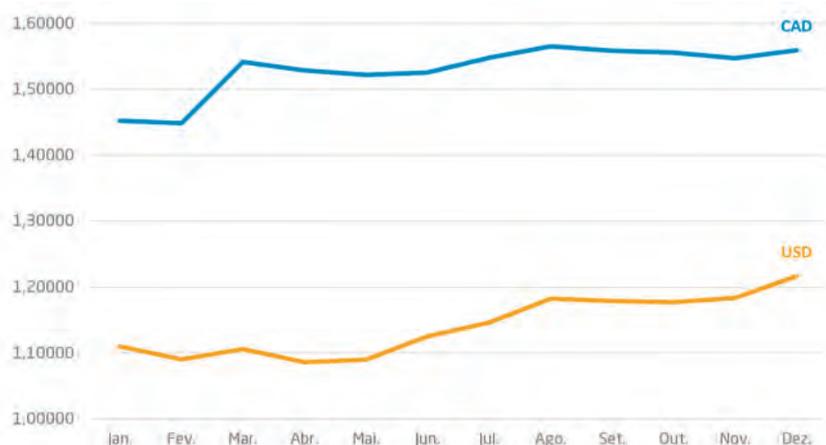


Evolução Cambial

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

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

Evolução cambial USD/CAD²



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

²Fonte: BPSTAT.BPORTUGAL.PT

Contexto Económico Nacional

PIB e Crescimento Económico

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

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

em particular a diminuição sem precedentes das exportações de turismo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Enquadramento Macroeconómico

Contexto Económico Regional

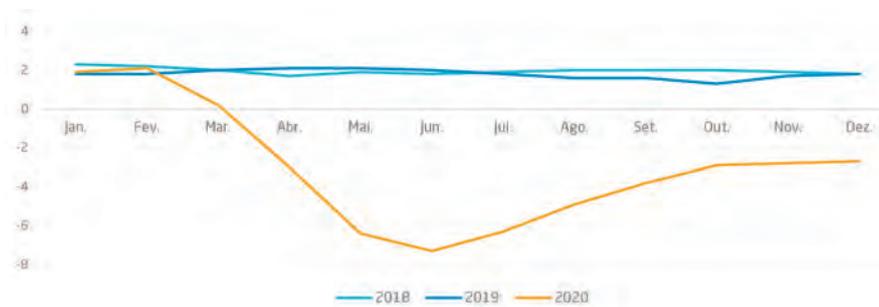
A economia açoriana não foi exceção no que respeita aos efeitos da pandemia de Covid-19, com alguns indicadores da atividade económica profundamente afetados, travando de forma brusca o contexto geral de estabilidade e de crescimento moderado que se vinha registando até ao final de 2019.

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

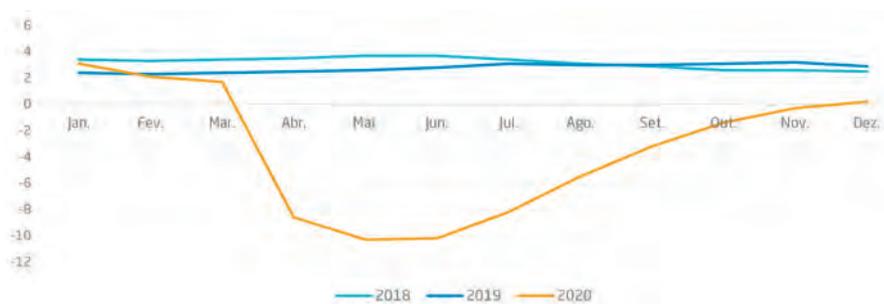
recursos e capacidade económica ainda disponíveis.

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

Indicador de Atividade Económica (IAE) - Açores



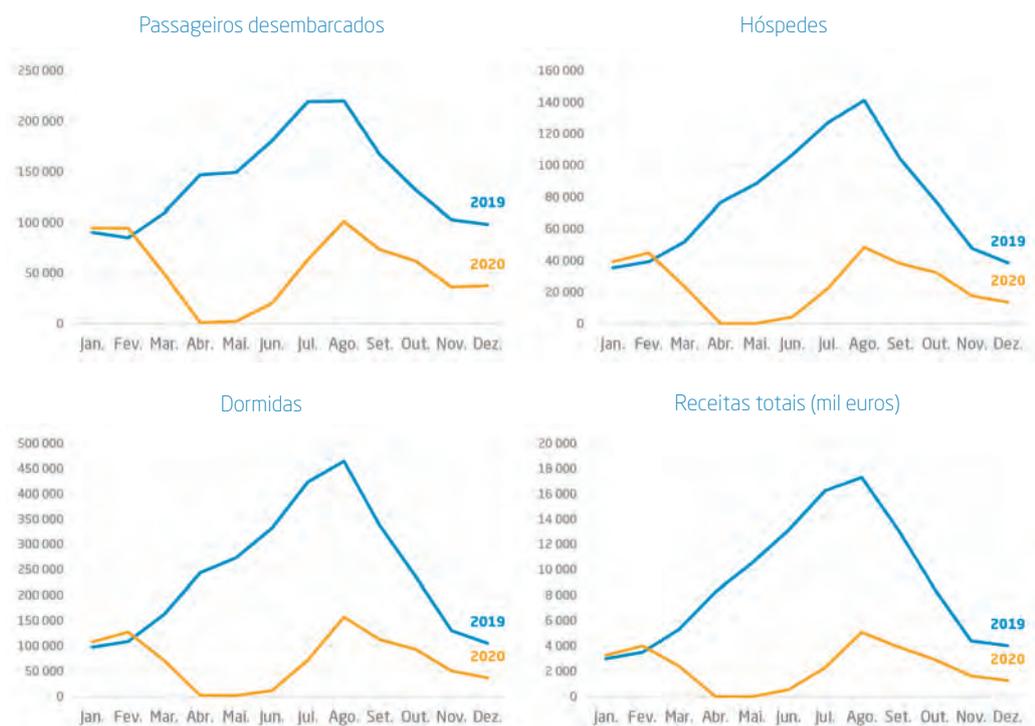
Indicador do Consumo Privado (ICP) - Açores



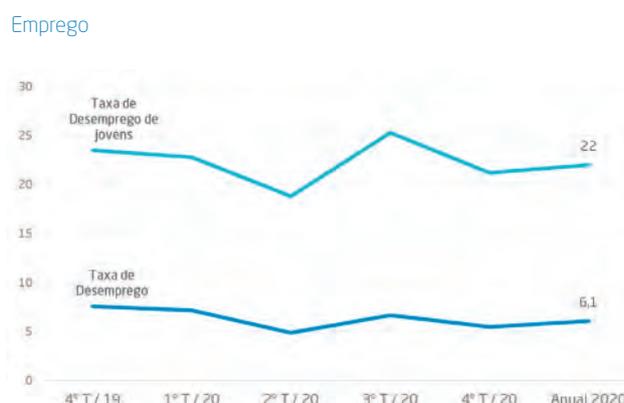
Fonte: SREA, Boletim Trimestral, 4º trimestre de 2020



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



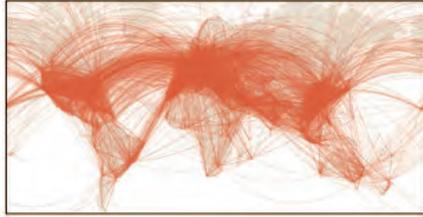
O desemprego, que atingiu em 2019 uma taxa média de 7,9%, apresentava em 2020 uma tendência de decréscimo, com o aumento do volume da população empregada superior à diminuição da população desempregada, traduzia-se não só numa diminuição do desemprego existente, como na criação de postos de trabalho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



Sector do Transporte Aéreo

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

Ligações por origem/destino, abril 2019²



Ligações por origem/destino, abril 2020²



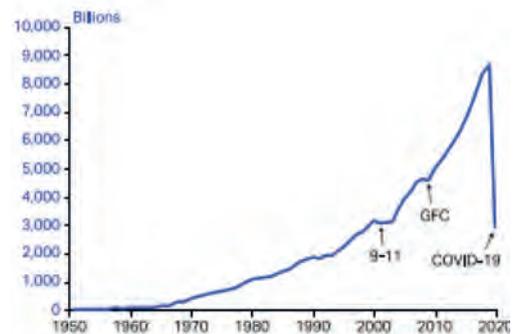
Se, num passado recente, os efeitos nocivos dos ataques terroristas de 11 setembro e da crise financeira global de 2009 se assumiram como os grandes desafios da indústria da aviação pós Segunda Guerra Mundial, a recuperação da quebra imposta pela pandemia de Covid-19, no tráfego de passageiros face a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

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

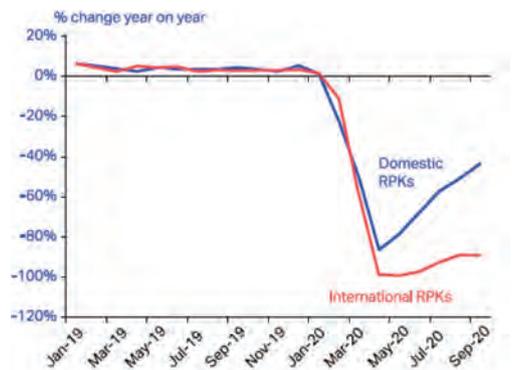
A evolução do tráfego doméstico apresentou sinais de recuperação nos meses seguintes ao pico da quebra registada em abril. O tráfego aéreo internacional apresentou sinais ténues de recuperação, no entanto, sem melhorias significativas nas receitas das transportadoras e na conectividade internacional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

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

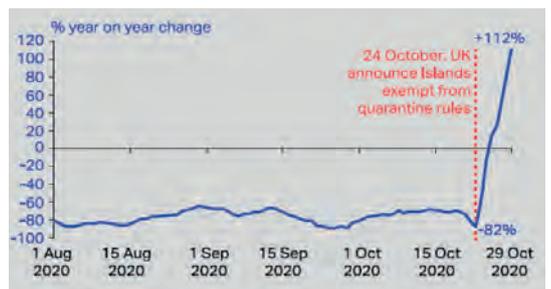
Receita global anual de passageiros por quilómetro voado (RPK)²



Evolução RPK domésticos e internacionais²



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

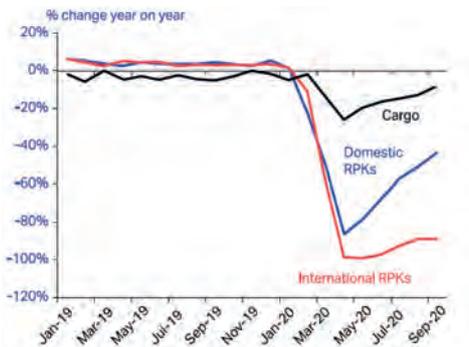


¹Fonte: ICAO - Effects of Novel Coronavirus (Covid-19) on Civil Aviation Economic Impact Analysis, 13 April 2021

²Fonte: IATA Annual Review 2020

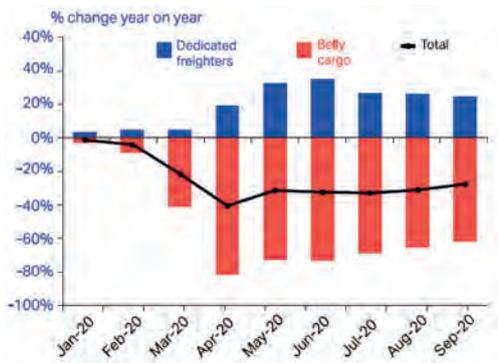


Evolução de volume de toneladas de passageiros e carga por quilómetro percorrido¹



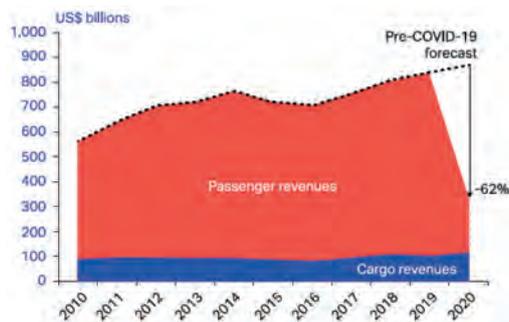
O negócio da carga aérea apresentou uma redução no volume transportado, não tão acentuada como a verificada no tráfego de passageiros, com o mínimo em abril, cerca de 25% abaixo do valor de 2019 e uma recuperação com setembro a registar uma variação no volume de carga de apenas -8% *year on year*. 2020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

Toneladas de carga internacional por quilómetro percorrido¹



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

Quebra nas receitas face a estimativas pré-crise¹



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



Resultados anuais para o sector da aviação¹



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

¹Fonte: IATA Annual Review 2020

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



ESCUTAMOS OS NOSSOS TRABALHADORES E OS NOSSOS CLIENTES.

O ano começou com o Conselho de Administração (CA) das empresas do Grupo SATA a reunir-se com os seus trabalhadores, num ambiente informal, marcado pelo diálogo e pela escuta ativa. O objetivo destes encontros foi chegar ao maior número de pessoas possível, dando-lhes voz e a oportunidade de esclarecer dúvidas junto dos membros executivos do CA.

Renovámos a pintura dos nossos aviões e aproveitámos para retomar um importante símbolo da nossa história: o BIA - Blue Islands Azor - um Açor reinventado, construído a partir de nove pedaços assimétricos que simbolizam a união das nove ilhas do Arquipélago.



Unificámos a Marca SATA Azores Airlines, dando uma única identidade às companhias aéreas Azores Airlines e SATA Air Açores.

FORTALECEMOS A NOSSA MARCA E OS NOSSOS SERVIÇOS.

O NOSSO ANO

JANEIRO A DEZEMBRO DE 2020



Promovemos uma maior aproximação com os nossos clientes e parceiros para percebermos de que forma podemos melhorar os serviços que prestamos. Uma das iniciativas neste sentido foi a visita à lota de Ponta Delgada, onde é preparado o peixe fresco dos Açores para ser exportado através dos nossos serviços de carga.



Auscultámos os nossos passageiros, através da realização de questionários, para identificar as principais medidas a tomar e para assegurar a sua tranquilidade na retoma dos voos.



Facilitámos o contacto dos nossos clientes connosco, simplificando processos e encurtando o tempo de resposta no site da SATA Azores Airlines, através de um formulário de reclamações e sugestões online. Ainda neste contexto, desenvolvemos internamente um robot para automatizar a recolha, preparação e entrega de informação relativa a reclamações e sugestões.

32.295

Respostas a clientes (reclamações) 2019: 19.368

Com esta otimização de processos, melhorámos os tempos de resposta a reclamações, diminuindo substancialmente o número de processos a aguardar resposta.

Processos ativos, a aguardar tratamento:

4.358 no início de 2020
57 no final de 2020

Tempo médio de resolução:

134 dias em 2019
35 dias em 2020

Nº de chamadas atendidas
(jan/dez)

122.214



Criámos um processo diário de monitorização das sugestões e reclamações dos nossos clientes, assim como dos prazos de resposta aos passageiros.

Implementámos, ainda, um novo sistema de atendimento no Contact Center, que nos permite dar uma resposta mais rápida e eficiente às solicitações dos nossos clientes.



Renovámos o nosso website, tornando-o mais apelativo e funcional, de forma a oferecer uma experiência online cada vez melhor: mais simples, agradável e intuitiva.

Continuámos a cooperar ativamente na promoção dos Açores, desenvolvendo várias campanhas de marketing direcionadas para mercados em Portugal, Europa e América.

PROCURÁMOS NOVAS OPORTUNIDADES.

Criámos campanhas especiais para incentivar a mobilidade dos residentes nos Açores, ao longo do ano. Agregámos ao trabalho de proximidade que já vinha sendo desenvolvido a experiência de novos parceiros, para conquistar outros mercados num futuro próximo.



Ao longo de 2020 realizámos, também, várias campanhas ao abrigo do programa de passageiro frequente SATA IMAGINE.



Facilitámos os procedimentos de embarque com o objetivo de os tornar mais rápidos e eficientes:

- Organizando o embarque por zonas;
- Disponibilizando um novo cartão de embarque, com a indicação da zona de embarque e dos serviços reservados pelos passageiros;
- Uniformizando as medidas de bagagem de cabine.

OFERECEMOS NOVOS SERVIÇOS AOS NOSSOS PASSAGEIROS

que lhes permitem escolher as comodidades que mais valorizam numa viagem:

- Bagagem extra pré-paga;
- Pré-reserva de lugar.



Dada a abrupta redução da procura, reorganizamos a nossa rede de voos para concentrar a nossa oferta nas rotas regulares de ano inteiro, não dando início às rotas sazonais em 2020.

Estabelecemos novo acordo de code-share com a Air France, aumentando a oferta de ligações aéreas entre os Açores e Paris. Os passageiros passam a poder voar nesta rota com um único bilhete de avião, check-in até ao destino final, inclusive de bagagem, e acumulação de pontos nos programas de passageiro frequente.



Reforçámos a nossa operação charter, o que nos permitiu otimizar a rentabilização dos nossos recursos técnicos e humanos, numa altura em que a aviação comercial esteve quase parada em todo o mundo.

Realizámos, em 2020, 231 voos - 193 operados pela Azores Airlines e 38 pela SATA Air Açores -, tendo transportado um total de 16 830 passageiros, entre equipas desportivas, voos de repatriamento, voos de Estado, Tour Operação, Corporate Prime e missões humanitárias em vários países do mundo.



NA CRISE, ENCONTRÁMOS OPORTUNIDADES DE MELHORIA.

A limitação da operação aérea resultante da pandemia, deu-nos a oportunidade de otimizar processos e melhorar os nossos serviços em diversas áreas.



Criámos a possibilidade de ter relatórios de pontualidade regulares, que nos permitem conhecer, a cada momento, o ponto de situação e implementar melhorias naquela que é uma das questões mais importantes para os nossos passageiros: a pontualidade dos nossos voos.

AUMENTÁMOS A NOSSA EFICIÊNCIA OPERACIONAL.

Reestruturámos os serviços técnicos da Direção de Operações Terrestres para dar melhor resposta aos nossos serviços em terra.



Foi inaugurada a nova torre de controlo do Aeródromo da ilha Graciosa, inserida no processo de requalificação da Aerogare da Graciosa, que vem reforçar as condições de acessibilidades aéreas à ilha.



Substituímos os A310 e A330 por aeronaves A321neo, equipamentos que permitem alcançar significativas poupanças no consumo de combustível, ao mesmo tempo que apresentam uma redução nas emissões de GEE e ruído produzido.

Obtivemos a aprovação ANAC da certificação para aproximações RNP nas aeronaves Q200 (implementação prática de aproximações diretas, nomeadamente à pista 12 em Ponta Delgada), o que permite obter poupanças significativas em combustível e tempo de voo.



Efetivámos soluções para otimizar o processo de carregamento de aeronaves, através da desmaterialização de um conjunto de processos com recurso a assinatura eletrónica.

EM 2020, ATINGIMOS RECORDES NO TRANSPORTE DE CARGA E CORREIO.

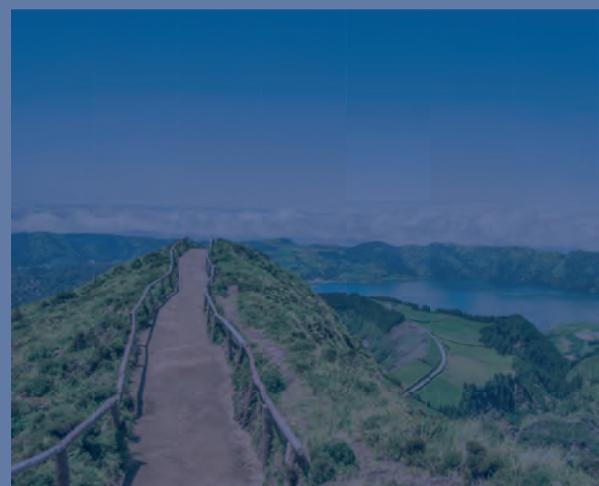
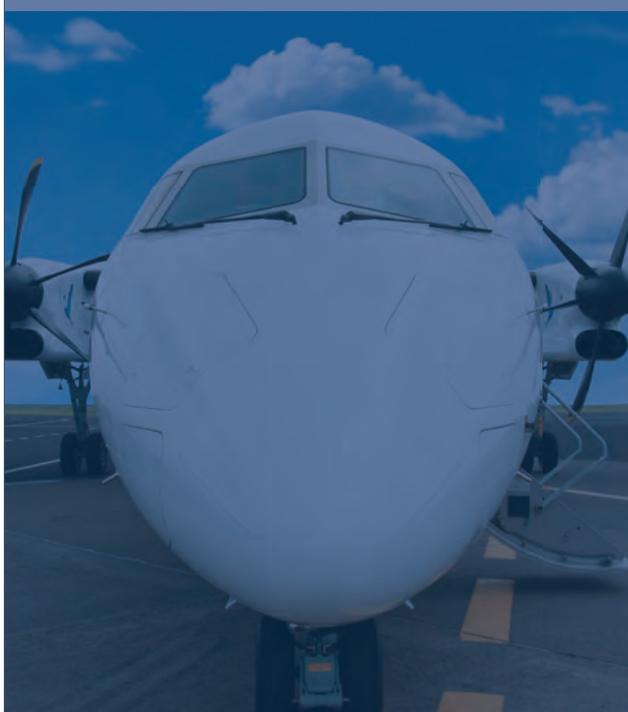
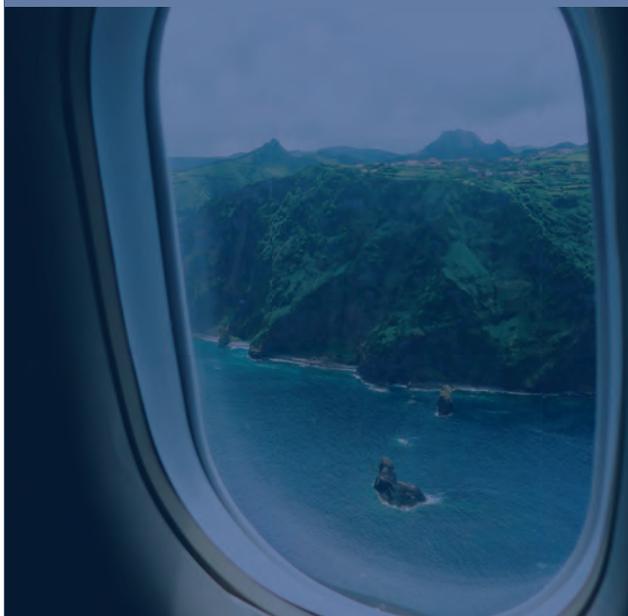
Disponibilizámos um formulário de reservas de carga online e entrega de informação, que permite um melhor planeamento da exportação de bens. Paralelamente, foram criadas condições para melhorar a informação fornecida ao cliente de carga, como o envio diário do horário previsto para 7 dias seguintes e o envio de notificações do status de carga.

CONTINUÁMOS A SERVIR OS AÇORES E OS AÇORIANOS, ASSEGURANDO A CONECTIVIDADE DE PESSOAS E BENS EM TODAS AS CIRCUNSTÂNCIAS.

No cumprimento da nossa missão de servir os Açores e Açorianos, a Azores Airlines criou condições para transporte de carga urgente na cabine das aeronaves A320 e A321neo, operando voos cargueiro entre Portugal Continental e os Açores, durante os meses de abril e maio, período em que a operação aérea se encontrava bastante condicionada face ao agravamento da pandemia de Covid-19

No mesmo período, a SATA Air Açores, operou uma frequência diária para todas as ilhas dos Açores, assegurando transporte de carga e correio, bem como transporte urgente de passageiros. Neste contexto, convertimos um dos Dash Q400 da SATA Air Açores em cargueiro, para transportar bens de primeira necessidade, material hospitalar, casos de força maior, medicamentos e carga especial.





CRONOLOGIA



Estávamos apenas a começar quando surgiu o imprevisível. Nem mais de sete décadas de experiência na aviação comercial nos faziam prever as consequências de uma pandemia mundial.

Preparámo-nos, mesmo assim. Redefinimos objetivos. Alterámos os planos. Com a resiliência, o empenho e a persistência de quem cuida dos seus e da sua casa, traçámos novos planos, estudados dia-a-dia, hora a hora, com o empenho incondicional de cada membro da nossa grande equipa.

Definimos novas prioridades, alinhadas com o momento que estávamos a viver: garantir a segurança de todos.

02 MARÇO

AUMENTO DE CASOS EM TODOS OS PAÍSES PROVOCA RETRAÇÃO DAS ECONOMIAS

06 MARÇO

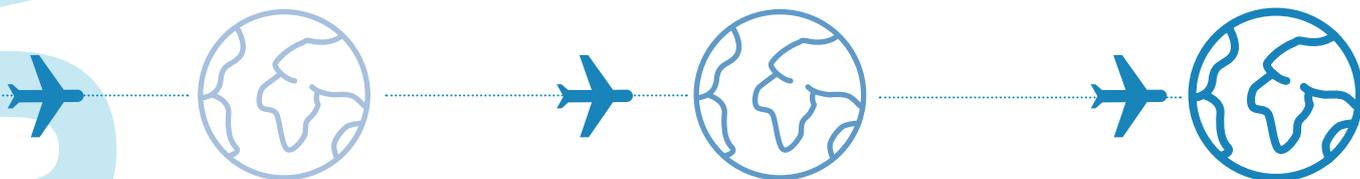
RESTRICÇÕES DE CIRCULAÇÃO A NÍVEL GLOBAL

65.256

VOUCHERS DE REEMBOLSO EMITIDOS

11 MARÇO

DECLARAÇÃO DE PÂNDEMIA MUNDIAL PELA OMS



ACOMPANHAMOS

todas as informações sobre o surto da Covid-19 e seguimos, desde o primeiro momento, as recomendações emanadas pelas entidades oficiais. Em contacto diário com o Medical Advisor da IATA, revimos os procedimentos de Saúde e Segurança em terra e a bordo das aeronaves:

- Distribuimos conteúdo informativo a bordo;
- Reforçámos os stocks de kits de proteção;
- Estabelecemos uma rede de contacto com a Direção Regional de Saúde, Direção Geral de Saúde e ANAC.

Focámo-nos em procurar soluções operacionais que nos permitiram assegurar o transporte de todos os passageiros que, por razões de força maior - relacionadas com saúde, diligências laborais ou outras de carácter urgente - tiveram necessidade de se deslocar por via aérea.

ALTERAMOS

as regras comerciais para proteger as reservas dos passageiros, possibilitando a alteração de viagens para data posterior sem penalização, ou a sua conversão num voucher para ser utilizado no futuro.

Disponibilizámos informação sobre a Covid-19 em todos os locais de acesso público.

Definimos um plano específico para limpeza e descontaminação das aeronaves do Grupo SATA.

Alterámos o serviço de bordo, para reduzir os riscos de exposição dos nossos passageiros e dos nossos tripulantes.

Implementámos o Plano de Contingência do Grupo SATA: coordenação de ações e rápida implementação para segurança e tranquilidade de todos.

SUSPENDEMOS

os nossos voos. Iniciámos a suspensão gradual dos voos e redesenhámos toda a nossa rede, restringindo a nossa operação aérea ao estritamente essencial. No dia 19 de março suspendemos todos os voos comerciais do Grupo SATA.

Criámos soluções comerciais para minorar os transtornos causados pelos cancelamentos de voos.

Providenciámos a reacomodação possível dos passageiros com ligações afetadas, para garantir o seu regresso a casa.

Encerrámos as lojas de cidade para diminuir riscos de contágio e reforçar o atendimento no Contact Center.

“Todas estas operações e resposta que temos dado aos nossos clientes, parceiros e colaboradores só têm sido possíveis por termos excelentes profissionais, excelentes seres humanos com um elevado espírito de missão. Continuaremos a trabalhar para ajudar os nossos clientes, parceiros, instituições, da melhor forma que sabemos: com resiliência para ultrapassar este momento tão difícil para todos.”

Mário Chaves_COO do Grupo SATA

13

VOOS DE REPATRIAMENTO

1.120

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

1.048

VOOS CARGUEIRO

1.258.609

CARGA TRANSPORTADA (Kg)

Criámos uma equipa multidisciplinar, que trabalhou em conjunto para implementar todas as medidas necessárias para a retoma da operação aérea.

Redobrámos os cuidados de higiene e segurança em todos os pontos de passagem dos nossos passageiros, desde o aeroporto até a bordo das aeronaves.

29MAIO

RETOMAMOS OS VOOS INTER-ILHAS

15JUNHO

RETOMAMOS OS VOOS ENTRE AS ILHAS E O CONTINENTE PORTUGUÊS

30DEZEMBRO

SATA AIR AÇORES ASSEGUROU O PRIMEIRO TRANSPORTE DE VACINAS ENTRE AS ILHAS TERCEIRA E S. MIGUEL.



MISSÕES

humanitárias.

Realizámos o primeiro de 13 voos de repatriamento no dia 15 de março entre Ponta Cana e Lisboa. No total, estes voos levaram 1.120 passageiros à segurança das suas casas.

Criámos condições para garantir disponibilidade de porão para carga prioritária, como material de uso médico e de primeira necessidade.

Aumentámos a capacidade do pequeno Dash Q200 em cerca de 65% que, dos habituais 907 kg, passou para 1.608 kg de disponibilidade de carga.

Durante a fase de emergência, os voos cargueiro asseguraram o transporte de bens de primeira necessidade, transporte de material hospitalar, transporte de casos de força maior, transporte de medicamentos e de carga especial.

PREPARAÇÃO

para

voltar a voar.

Definimos procedimentos para uma minuciosa higiene e desinfecção de todas as aeronaves, com recurso a processo de nebulização e com procedimentos adicionais de limpeza e desinfecção específicos para o coronavírus, em linha com as orientações da Autoridade de Saúde e obedecendo aos procedimentos de segurança aeronáutica.

Formámos as nossas tripulações para desencadear todas as medidas necessárias na eventualidade de ser detetado um caso sintomático a bordo.

Disponibilizámos aos nossos passageiros informação sobre os novos procedimentos de viagem, para que a experiência de viajar seja o mais tranquila possível.

VOLTAMOS

Após a

implementação de todas as medidas de segurança e novos processos de higienização, e com a certeza de que podíamos transportar os nossos passageiros num ambiente totalmente seguro.

Criámos a campanha “Tranquilidade”, que permitiu a alteração gratuita de todas as reservas efetuadas, por forma a oferecer algum conforto suplementar aos que viajaram connosco.

Porque nada está seguro, continuamos a investir na prevenção: continuamos a testar intensamente os nossos trabalhadores e a tudo fazer para garantir a comodidade e segurança dos passageiros que viajam connosco.

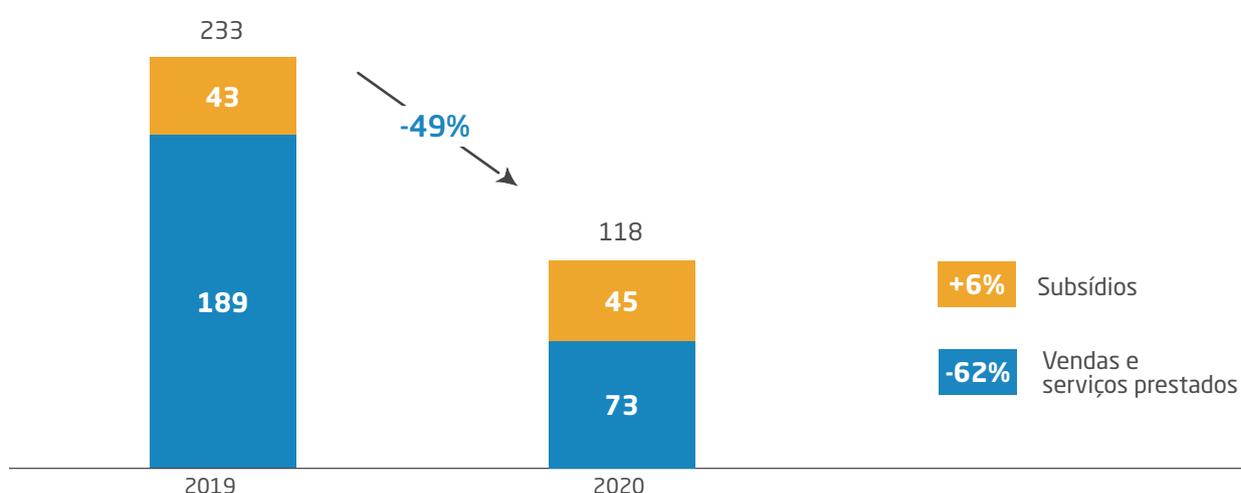
Organizamos a nossa operação aérea por forma a garantir a segurança e eficiência do transporte de vacinas entre ilhas, no Arquipélago dos Açores.

RESULTADOS CONSOLIDADOS



Ganhos Operacionais

(milhões de euros)



No Grupo SATA verificou-se uma queda sem precedentes no volume de negócios comparativamente aos exercícios anteriores, ainda assim, abaixo da queda prevista pela IATA. Apesar dos esforços levados a cabo pelo Grupo SATA para mitigar a quebra das receitas provocada pela crise pandémica, nomeadamente o lançamento de voos cargueiro para o transporte de bens essenciais, material médico e o desenvolvimento do segmento de voos charters, que ganhou expressão significativa neste ano (+270% de volume de negócio face a 2019), não foi possível evitar

uma quebra acentuada nas receitas da empresa. A suspensão da atividade no segundo trimestre do ano, a retoma parcial com os constrangimentos impostos aos passageiros pela crise pandémica instalada, a exigência de testes à partida ou obrigatoriedade de quarentena na chegada, bem como os sentimentos de incerteza e desconfiança instalados na população, afetaram de tal forma a procura, que o total das receitas do Grupo SATA caiu para Eur 118 M, menos Eur 114 M quando comparado com o ano de 2019.

-49%

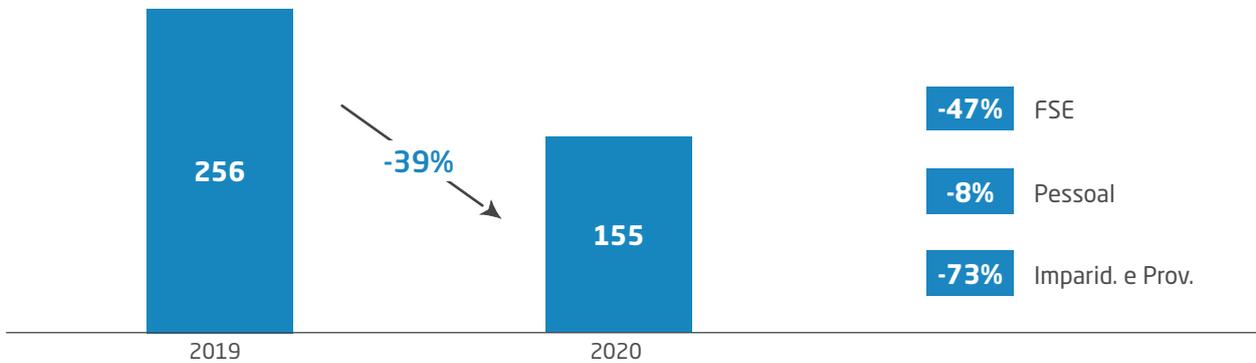
em ganhos operacionais

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

milhares de euros	2019	2020
Vendas e serviços prestados	189.425	72.578
Subsídios	42.860	45.407
Outros ganhos	820	485
Ganhos Operacionais	233.105	118.470

Gastos Operacionais

(milhões de euros)



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

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

-39%
em gastos operacionais



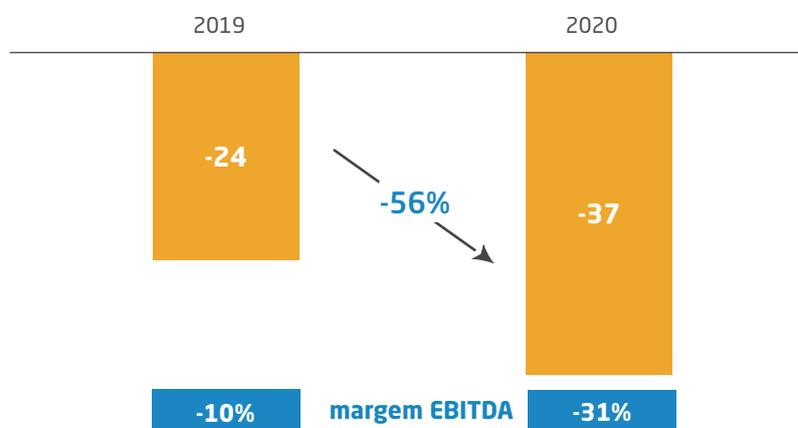
Gastos considerados para EBITDA, não inclui amortizações, depreciações e gastos de reestruturação.

EBITDA

(milhões de euros)

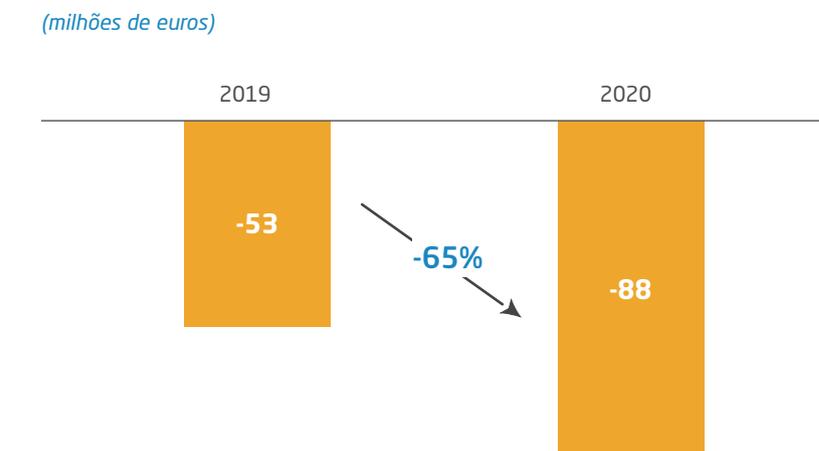
Em 2020, tendo em conta as variações registadas no volume de receitas (-49%/-114 M Eur), bem como no volume dos gastos considerados para cálculo deste indicador (-39%/-101 M Eur), verifica-se uma deterioração dos valores de EBITDA, na ordem dos Eur 13 M comparativamente aos valores obtidos durante o exercício de 2019.

A margem EBITDA recua 21 pp, de -10% em 2019 para -31% em 2020.



Resultado Líquido

O resultado líquido apresentado em 2020 caiu Eur 34,6 M quando comparado com 2019, registando um valor de Eur -88 M. Adicionalmente à queda do EBITDA na ordem dos Eur 13 M, comparativamente ao registado no ano de 2019, são ainda considerados para o Resultado Líquido do Exercício os valores referentes a amortizações do exercício, cujo valor de Eur 23,5 M já reflete a adoção da IFRS 16, acrescendo nesta rubrica os valores de amortização dos contratos de locação operacional da totalidade da frota ao serviço da Azores Airlines. A rubrica de Gastos de Reestruturação, correspondente ao valor de responsabilidades do Grupo SATA com os acordos de reforma antecipada e pré-reforma, bem como o programa de saídas a ser lançado em 2021, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA, assume em 2020 o valor de Eur 19 M, contribuindo para uma



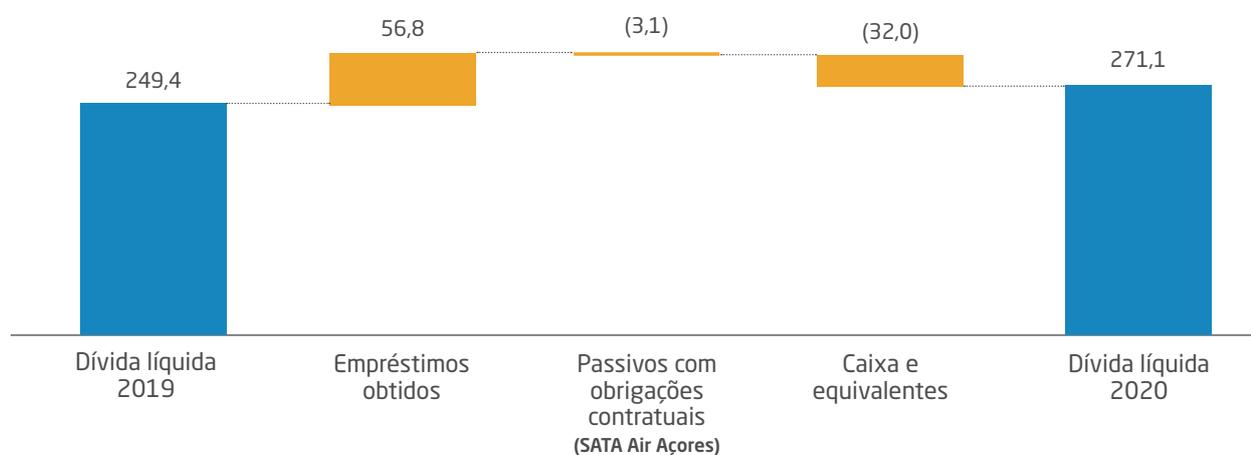
Dívida Líquida

O valor de dívida líquida registou em 2020 um aumento de Eur 21,7 M face ao registado em 2019. O aumento dos empréstimos obtidos resulta do auxílio de estado aprovado a 18 de agosto de 2020 pela Comissão Europeia, ao abrigo das regras do TFUE em matéria de auxílios estatais, no valor de Eur 133 M para 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. Este auxílio recebido pelo Grupo SATA

foi concedido por um período de seis meses, findo o qual, o auxílio deveria ser reembolsado ou deveria ser notificado à Comissão um plano de reestruturação para que o auxílio pudesse ser aprovado. Neste sentido, a 17 de Fevereiro, o Grupo SATA submeteu para apreciação à Comissão Europeia o Plano de Reestruturação, prorrogando-se desta forma o período de reembolso dos auxílios recebidos para novembro de 2021. O valor de passivos por obrigações contratuais na SATA Air Açores, correspondente na sua maioria aos contratos de locação

financeira da frota, apresenta face ao ano anterior uma redução de Eur 3,1 M. A variação do valor líquido da dívida financeira do Grupo SATA fica completa com o crescimento de Eur 32 M na rubrica de Caixa e Equivalentes, resultado do pagamento de dívidas que o Governo Regional dos Açores tinha para com a SATA, registados na sua maioria na SATA Air Açores, minorando, desta forma, o impacto negativo do aumento de dívida financeira registado a 31 de dezembro de 2020 no Grupo SATA.

(milhões de euros)

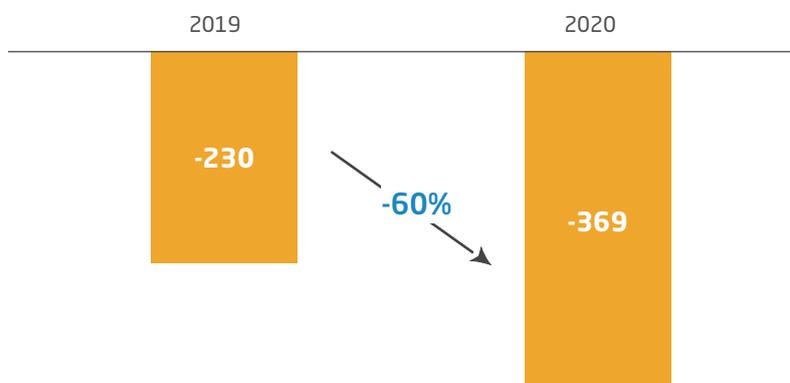


Capital Próprio

O Capital Próprio do Grupo SATA sofre em 2020 uma redução significativa na ordem dos Eur 139 M comparativamente aos valores registados a 31 de dezembro de 2019.

Esta redução resulta do processo de regularização dos aumentos de capital realizados em exercícios anteriores na SATA Air Açores, medida exigida pela Comissão Europeia. Esta devolução ao acionista leva à redução nominal do capital social do Grupo SATA, redução esta que, associada à incorporação dos resultados líquidos do exercício negativos, remete o total do Capital Próprio do Grupo SATA para Eur 369 M negativos a 31 de dezembro de 2020.

(milhões de euros)



Fornecedores

A rubrica de Fornecedores no Grupo SATA mantém-se em 2020 estável quando comparada com o valor registado em 2019, rondando cerca de Eur 47 M. O Grupo SATA tem levado a cabo um esforço de negociação com os seus fornecedores, procurando definir planos de pagamento a longo prazo da dívida vencida, por forma a não ter ainda mais constrangimentos de tesouraria.

EVOLUÇÃO POR SEG

SATA AIR AÇORES

Transporte aéreo

O Plano de Exploração das empresas do Grupo SATA para o ano de 2020 tinha como foco principal manter a aposta no reforço da conectividade centrada no seu hub Açores. Para a concretização deste objetivo, a SATA Air Açores reforçou a sua oferta no interior da Região Autónoma dos Açores, com incremento de frequências no verão, nomeadamente no período de junho a setembro, para dar resposta ao aumento da procura registada no ano anterior. Contudo, durante a execução do Plano de Exploração, devido à pandemia de Covid-19, a SATA Air Açores foi obrigada a ajustar a sua

oferta de acordo com as restrições de mobilidade impostas pelo Governo Regional dos Açores, bem como a consequente retração do mercado.

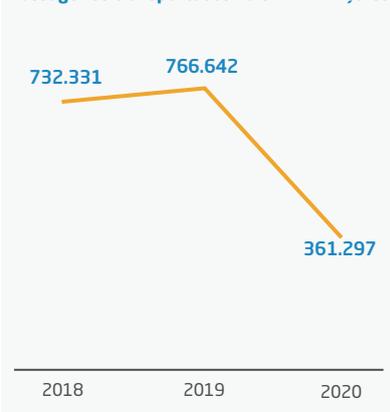
A SATA Air Açores manteve a sua operação durante todo o ano de 2020, ajustada às necessidades do período que se vivia, adaptando as suas aeronaves a cargueiro puro e misto, por forma a dar resposta às consequências da pandemia. Entre abril e maio, a SATA Air Açores operou uma rede reduzida com uma frequência diária a todas as ilhas dos Açores, para transporte de carga e correio, bem como transporte urgente de passageiros. A partir de junho verificou-se uma

retoma gradual da operação, embora a oferta nunca tenha atingido os valores inicialmente delineados.

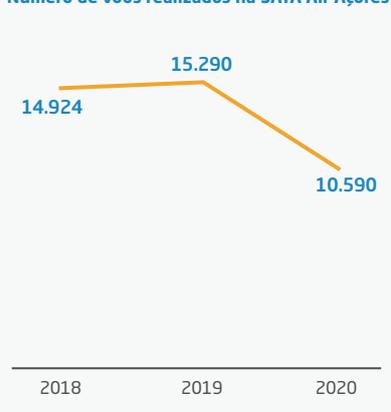
Charter

Perante a redução da procura e do número de voos, resultantes da pandemia, a SATA Air Açores, procurando otimizar a rentabilização dos seus recursos técnicos e humanos, continuou a apostar na operação charter, tendo efetuado 38 voos durante o ano de 2020, dos quais 20 inter-ilhas, para o transporte de valores, e 18 voos entre o arquipélago da Madeira e Portugal Continental, em aeronave Q400, nos meses de junho e julho, para o transporte de equipas desportivas.

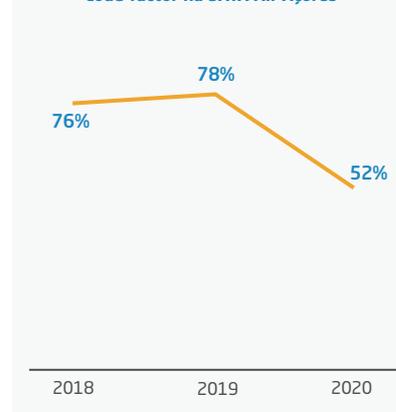
Passageiros transportados na SATA Air Açores



Número de voos realizados na SATA Air Açores



Load factor na SATA Air Açores



Milhares de euros	2019	2020	% YoY
Ganhos operacionais	84.410	66.483	-21%
Gastos operacionais*	73.512	59.217	-19%
EBITDA	10.898	7.266	-33%
Margem EBITDA	13%	11%	-2 p.p.
Resultado líquido	1.980	-17.750	-997%
Dívida líquida	251.871	274.207	9%
Ativo	260.357	329.497	27%
Capital próprio	-30.722	-99.281	-223%
Passivo	291.080	428.778	47%

*Não considera Gastos de Reestruturação e de Depreciações (critério EBITDA).

 **10.590**

Número de voos
2019: 15.290

 **361.297**

Passageiros
2019: 766.642

MENTO DE NEGÓCIO

Assistência a aeronaves e passageiros

Resultado da pandemia que tem afetado a economia a nível mundial, em especial a do transporte aéreo, o ano de 2020 foi um ano de atividade completamente anormal pela sua redução abrupta, tendo convocado toda a equipa do Handling, em conjunto com outros departamentos do Grupo SATA, a participar na linha da frente no objetivo de abastecer as ilhas do arquipélago dos Açores. Assim, a atividade da SATA Handling durante o ano de 2020 cingiu-se a

um total de 14.064 assistências, incluindo aeronaves das companhias aéreas SATA Air Açores, Azores Airlines, TAP e outras, apresentando uma redução de 36% relativamente ao ano de 2019, tendo assistido um total de 1.072.031 passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos açorianos, correspondendo a uma diminuição de 63% em comparação ao ano anterior.

 **14.064**

Voos assistidos
2019: 21.939

 **1.072.031**

Passageiros assistidos
2019: 2.872.938

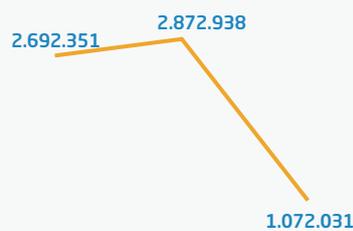
 **11.570**

Carga/correio manuseados (ton)
2019: 11.338

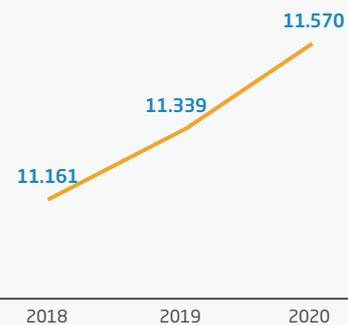
Número de voos assistidos



Número de passageiros assistidos



Carga e correio manuseados (ton)



Carga e Correio

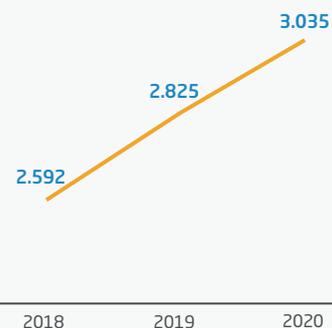
O ano de 2020 foi um ano de grandes desafios para a SATA Cargo, tendo sido um ano de grandes alterações, maioritariamente positivas. No início da pandemia de Covid-19, no mês de março, a SATA Air Açores adaptou a sua frota, de modo a aumentar a capacidade, por voo, de transporte de carga e correio. Foram criadas condições para garantir disponibilidade de porão para carga prioritária, como material de uso médico e bens de primeira necessidade, nomeadamente a transformação de uma aeronave Q400 em cargueiro, para dar resposta à necessidade de abastecimento da Região para o combate à pandemia. A nível regional, a SATA Cargo



3.035
CARGA TRANSPORTADA (ton)

procurou melhorar a relação com os clientes e criar uma relação de compromisso com estes, contando com a colaboração da Associação de Comerciantes de Pescado dos Açores, entre outros, criando igualmente automatismos e procedimentos que a tornam mais eficiente.

Carga e correio transportados (ton)



Os esforços da SATA Cargo traduziram-se, no final do ano de 2020, no aumento do volume da carga e correio transportado na SATA Air Açores, de 3.035 toneladas, em relação ao ano anterior, no qual foram transportadas 2.825 toneladas de carga e correio.



SATA INTERNACIONAL - AZORES AIRLINES

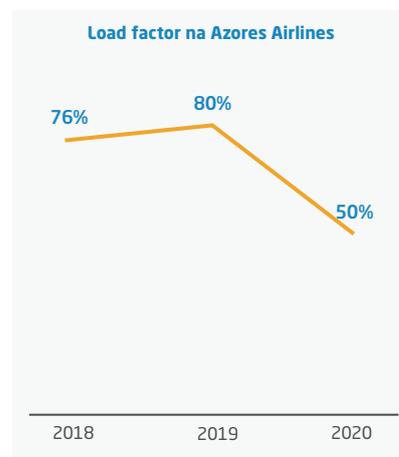
Transporte aéreo

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

Todavia, durante a execução deste plano de exploração, e devido à pandemia de Covid-19, a Azores Airlines viu-se obrigada a ajustar a sua oferta de acordo com as restrições de mobilidade impostas pelos governos dos diferentes países para onde opera, bem como a consequente retração

dos mercados. No cumprimento da sua missão de servir os Açores, durante os meses de abril e maio, altura em que a companhia aérea viu a sua operação de transporte de passageiros suspensa, a Azores Airlines operou voos cargueiro entre Portugal Continental e os Açores, bem como operações charter e de carácter humanitário entre diversos aeroportos. A companhia aérea tomou ainda a decisão de não dar início às rotas sazonais em 2020, dada a abrupta redução da procura, concentrando assim a sua oferta nas rotas regulares de ano inteiro e apostando na oportunidade de negócio que é a operação charter.

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



Milhares de euros	2019	2020	% YoY
Ganhos operacionais	157.248	57.113	-64%
Gastos operacionais*	191.918	99.780	-48%
EBITDA	-34.670	-42.667	-23%
Margem EBITDA	-22%	-75%	-53 p.p.
Resultado líquido	-55.814	-68.388	-23%
Dívida líquida	133.037	219.837	65%
Ativo	94.477	149.335	58%
Capital próprio	-203.346	-271.734	-34%
Passivo	297.823	421.069	41%

✈ 3.921
Número de voos
2019: 6.962

👤 304.640
Passageiros (LUTs)
2019: 946.031

*Não considera Gastos de Reestruturação e de Depreciações (critério EBITDA).

Charters

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

193

VOOS CHARTER

16.830

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS
NA SATA AIR AÇORES E AZORES AIRLINES



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

Países visitados

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

Carga e correio

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

3.804

CARGA TRANSPORTADA (ton)

207

VOOS CARGUEIRO



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



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

GESTÃO DE AERÓDROMOS

Durante o ano de 2020, a SATA Gestão de Aeródromos, S.A. continuou a executar os investimentos já aprovados e realizou novos investimentos nos Aeródromos das ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo e na Aerogare da ilha das Flores, relativos aos Planos de Exploração dos Aeródromos Regionais dos anos de 2017 a 2020. Os investimentos realizados refletiram-se numa faturação que totalizou o montante de 1.246.848,15 €.

Destaca-se em 2020 a renovação da Certificação dos Aeródromos das ilhas do Corvo e São Jorge pela ANAC e a obtenção de parecer favorável às medidas de autoproteção dos Aeródromos e da Aerogare das Flores emitido pelo Serviço Regional de Proteção Civil e Bombeiros dos

Açores (SRPCBA). A atividade da SATA Gestão de Aeródromos foi também afetada pelo decréscimo muito acentuado no número de passageiros embarcados e desembarcados na Região Autónoma dos Açores.

Aeródromo da ilha do Pico

Investimento: 140.121,06 €

Aeródromo da ilha de São Jorge

Investimento: 538.273,21 €

Aeródromo da ilha do Corvo

Investimento: 25.854,40 €

Aeródromo da ilha Graciosa

Investimento: 517.554,91 €

Aerogare da ilha das Flores

Investimento: 25.044,57 €

4.872

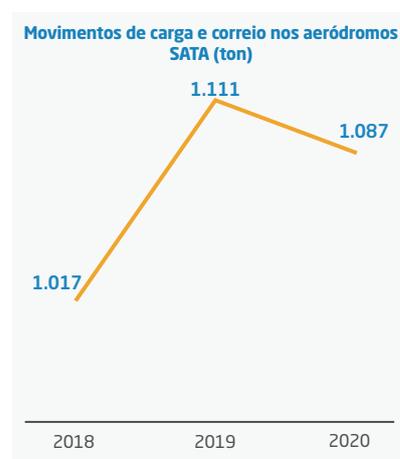
total movimento de aeronaves

138.773

total movimento de passageiros

1.087

carga e correio nos aeródromos (ton)



Milhares de euros	2019	2020	% YoY
Ganhos operacionais	3.301	3.282	-1%
Gastos operacionais*	3.673	3.922	7%
EBITDA	-372	-640	-72%
Margem EBITDA	-12%	-20%	-8 p.p.
Resultado líquido	69	-996	-1548%
Dívida líquida	850	696	-18%
Ativo	11.179	9.573	-14%
Capital próprio	2.600	1.604	-38%
Passivo	8.580	7.969	-7%

*Não considera Gastos de Reestruturação e de Depreciações (critério EBITDA).

AEROPORTO DA ILHA DO PICO

A SATA Gestão de Aeródromos é responsável pela gestão dos aeródromos das ilhas do Pico, S. Jorge, Corvo, Graciosa e aerogare da ilha das Flores.



OPERADORES TURÍSTICOS

AMÉRICA DO NORTE

Os operadores turísticos do Grupo SATA, Azores Vacations Canada e Azores Vacations America, têm como missão promover estrategicamente o destino turístico Açores nos mercados Canadá e EUA, respetivamente. Fortemente afetada pelas restrições de mobilidade impostas pelos governos norte-americanos e pelos governos dos diferentes países para onde opera e pela consequente retração dos mercados impostas pela pandemia de Covid-19, a atividade dos operadores turísticos durante o ano de 2020 gerou uma receita de 1,5 milhões de euros, no caso da Azores Vacations America, e de 0,9 milhões de euros, no que concerne à Azores Vacations Canada,

azores 
vacations america, inc.

azores 
vacations canada, inc.

representando uma redução superior a 71% em comparação aos valores de receita alcançados no ano de 2019, de 5,2 e 3,2 milhões de euros, respetivamente.

De referir que a Azores Vacations Canada foi encerrada durante o último trimestre de 2020, tendo as suas instalações e ativos integrado a rede de lojas de vendas do Grupo SATA, que passou a contar com um balcão de vendas naquele país. Em sua substituição, foi contratado o GSA global Discover the World, que passa a ser o promotor estratégico do destino Açores e o representante da SATA Internacional - Azores Airlines junto do mercado canadiano.

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

ASPETOS REGULAMENTARES



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

Diplomas gerais

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Diplomas Covid-19

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

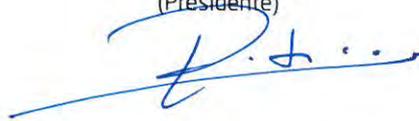
Decreto-Lei n.º 79-A/2020, de 1 de outubro | **Sumário:** Estabelece um regime excecional e transitório de reorganização do trabalho e de minimização de riscos de transmissão da infeção da doença Covid-19 no âmbito das relações laborais.

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

Ponta Delgada, 27 de maio de 2021

Conselho de Administração

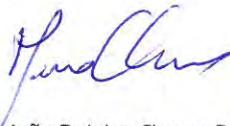
Luís Manuel da Silva Rodrigues
(Presidente)



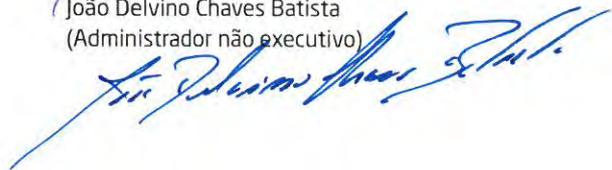
Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves
(Administradora)



Mário Rogério Carvalho Chaves
(Administrador)



João Delvino Chaves Batista
(Administrador não executivo)



Sobre o relatório

Mantendo um ciclo de reporte anual, esta publicação visa comunicar, a todos os stakeholders, o desempenho financeiro, social e ambiental do Grupo.

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

Os conteúdos apresentados incluem a atividade das empresas do perímetro de consolidação do Grupo SATA, sendo apresentado o desempenho individual por empresa em algumas temáticas reportadas.

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

Verificação externa

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

Contactos

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

- Acordos Code-Share** Acordos de cooperação entre companhias. Estes acordos permitem que os passageiros reservem voos em duas ou mais companhias aéreas parceiras e façam um itinerário que inclui cidades não operadas por uma só empresa.
- ANAC** Agência Nacional de Aviação Civil.
- AVAC** Aquecimento, ventilação e ar condicionado.
- BRENT** Categoria Europeia de petróleo usado como uma base para a definição de preços para cerca de 40% das categorias de todas as categorias de petróleo do mundo.
- Brokers** Empresas de contratação aérea.
- CA** Conselho de Administração do Grupo SATA.
- CELE** Comércio Europeu de Licenças de Emissões.
- Charter** Voo reservado por uma agência de viagens, para a deslocação dos seus clientes.
- Corporate Prime** Serviço charter personalizado, com vantagens exclusivas.
- CORSIA** Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.
- COSO** Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission.
- CO₂** Dióxido de Carbono.
- CTKs** Número de toneladas de carga multiplicado pelo número de quilómetros voados.
- EBITDA** Ganhos antes de Juros, Impostos, Depreciação e Amortização.
- EFB** Electronic Flight Bag.
- EGAR** Guia Eletrónica de Acompanhamento de Resíduos.
- E-Learning** Modalidade de ensino a distância veiculado através da Internet.
- ERA** European Regional Airlines Association.
- FMI** Fundo Monetário Internacional.
- FSE** Fornecimentos e Serviços Externos.
- FUEL** Combustível.
- GSA** General Sales Agent - Representante comercial para companhias aéreas, num país específico ou região.
- GEE** Gases com Efeito de Estufa.
- GFEE** Gases Fluorados com Efeitos de Estufa.
- Grupo SATA** Constituído pela SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines, S.A. e SATA Gestão de Aeródromos.
- Handling** Serviço de assistência ao passageiro e às aeronaves durante as operações de partida e chegada no aeroporto.
- Hazard** Perigosidade; caracteriza os eventos geofísicos extremos que são capazes de causar um desastre.
- HUB** designação para aeroportos utilizados como ponto de transferência para que os passageiros cheguem até seu destino final.
- IATA** International Air Transport Association.
- ICAO** International Civil Aviation Organization.
- IFRS** International Financial Reporting Standards.
- IHPC** Índice Harmonizado de Preços do Consumidor.
- IIRC** International Integrated Reporting Council.
- INE** Instituto Nacional de Estatística.
- ISO** International Organization for Standardization.
- Jet fuel** Combustível para aviões.
- Lay-off** Redução temporária dos períodos normais de trabalho ou suspensão dos contratos de trabalho efetuada por iniciativa das empresas, durante um determinado tempo.
- Load Factor** Coeficiente de Ocupação - RPK dividido pelo ASK (Available Seat Kilometers - Número total de lugares disponíveis para venda, multiplicado pelo número de quilómetros voados. Mede a capacidade disponível de passageiros.)
- LUTS** Lugares Utilizados - Número de passageiros transportados, incluindo passageiros em trânsito.
- ODS** Gases que empobrecem a camada de ozono.
- OMS** Organização Mundial de Saúde.
- OSP** Obrigações de Serviço Público.
- Passenger-Load-Factor** Coeficiente de Ocupação por Passageiros (Load Factor de Passageiros).
- PIB** Produto Interno Bruto.
- RAA** Região Autónoma dos Açores.
- Revenue-Passenger-Kilometres (RPK)** Receitas de passageiros por quilómetros. Receitas por passageiro transportado, multiplicado pelo número de quilómetros voados.
- RNP** Required navigation performance. Tipo de aproximação por navegação autónoma.
- Safety** Segurança operacional.
- Security** Segurança contra atos ilícitos.
- SPER** Sector Público Empresarial Regional.
- SREA** Serviço Regional de Estatística dos Açores.
- SGA** SATA Gestão de Aeródromos.
- SGPS** Sociedade Gestora de Participações Sociais.
- Stakeholders** Pessoas que possuem algum tipo de interesse nos processos e resultados da empresa.
- t CO₂e** Toneladas de CO₂ equivalente.
- TFUE** Tratado de Funcionamento da União Europeia.
- Tour Operação** Voos em regime charter contratados por Operadores Turísticos.
- VFR** Segmento de Turismo de lazer (visiting friends and relatives).
- Wide-Body** Tipo de avião com cabine com cerca de seis metros de largura e dois corredores ao longo do aparelho.

ANEXOS

FINANCEIROS



**SATA Air Açores – Sociedade
Açoriana de Transportes
Aéreos, S.A.**

Demonstrações Financeiras Consolidadas
31 de dezembro de 2020

Índice das Demonstrações Financeiras Consolidadas

Demonstração da posição financeira consolidada	4
Demonstração de resultados consolidados	5
Demonstração do rendimento integral consolidado	6
Demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados.....	7
Demonstração dos fluxos de caixa consolidados.....	8
Anexo às demonstrações financeiras consolidadas	9
1. Introdução	9
1.1 IMPACTO PANDEMIA COVID-19	12
1.1.1 IMPACTO NOS INDICADORES OPERACIONAIS	13
1.1.2 IMPACTO NOS INDICADORES FINANCEIROS	13
1.1.3 IMPACTO NAS PRINCIPAIS ESTIMATIVAS	15
1.1.4 MEDIDAS MITIGADORAS DO EFEITO DA PANDEMIA DA COVID-19	16
1.1.5 CONTINUIDADE DE OPERAÇÕES	17
2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras consolidadas.....	20
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 CONSOLIDADAS.....	22
3. Principais políticas contabilísticas	22
3.1 CONSOLIDAÇÃO.....	22
3.2 CONVERSÃO CAMBIAL	23
3.3 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS	24
3.4 ATIVOS INTANGÍVEIS	25
3.5 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS	26
3.6 ATIVOS FINANCEIROS	26
3.7 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS	28
3.8 INVENTÁRIOS.....	29
3.9 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER.....	29
3.10 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA	29
3.11 CAPITAL SOCIAL.....	30
3.12 EMPRÉSTIMOS OBTIDOS	30
3.13 OUTRAS CONTAS A PAGAR.....	30
3.14 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	30
3.15 BENEFÍCIOS AOS EMPREGADOS.....	31
3.16 PROVISÕES.....	33
3.17 SUBSÍDIOS E APOIOS DO GOVERNO	34
3.18 LOCAÇÕES	34
3.19 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS	36
3.20 RÉDITO.....	36

3.21 CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO AEROPORTUÁRIO	37
3.22 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA CONSOLIDADOS	38
3.23 EVENTOS SUBSEQUENTES	39
4 Políticas de gestão do risco financeiro	39
5. Principais estimativas e julgamentos apresentados.....	44
6. Ativos fixos tangíveis.....	47
7. Ativos Intangíveis.....	50
8. Investimentos financeiros	51
9. Ativos e passivos por impostos diferidos.....	51
10. Inventários	53
11. Clientes.....	54
12. Imposto sobre o rendimento a receber / pagar.....	55
13. Outras contas a receber.....	55
14. Outros ativos correntes	58
15. Caixa e equivalentes de caixa	59
16. Capital.....	59
17. Outras reservas	59
18. Provisões	60
19. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais.....	62
20. Obrigações de benefícios de reforma e outros	65
21. Fornecedores.....	67
22. Documentos pendentes de voo	68
23. Outras contas a pagar.....	68
24. Outros passivos correntes	69
25. Ativos e passivos financeiros por categoria.....	70
26. Justo valor de ativos e passivos.....	71

27. Vendas e Prestação de serviços	71
28. Subsídios à exploração.....	72
29. Fornecimentos e serviços externos	72
30. Gastos com o pessoal e Reestruturação	73
31. Outros rendimentos e ganhos.....	75
32. Outros gastos e perdas.....	75
33. Gastos e rendimentos financeiros	76
34. Imposto do exercício.....	77
35. Compromissos	78
36. Contingências.....	78
37. Perímetro da consolidação.....	79
38. Partes relacionadas.....	80
39. Eventos subsequentes.....	81

Demonstração da posição financeira consolidada

	Nota	2020	2019
Ativo			
Não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	139.293.748	96.991.863
Ativos intangíveis	7	30.775	66.292
Investimentos financeiros	8	55.461	55.461
Ativos por impostos diferidos	9	15.892.092	15.947.039
Clientes	11	4.881.970	1.243.833
Outras contas a receber	13	7.425.254	6.708.944
		167.579.300	121.013.432
Corrente			
Inventários	10	2.423.082	2.344.526
Clientes	11	11.308.420	7.279.079
Outras contas a receber	13	41.609.220	91.759.710
Imposto sobre o rendimento a receber	12	217.296	221.161
Outros ativos correntes	14	4.625.460	5.126.004
Caixa e equivalentes de caixa	15	38.724.925	6.738.334
		98.908.402	113.468.814
Total do Ativo		266.487.702	234.482.246
Capital Próprio			
Capital social	16	16.809.500	65.390.235
Reservas legais	17	1.495.597	1.396.612
Outras reservas		3.318.091	3.318.091
Reservas de conversão cambial	17	96.695	276.647
Reservas de justo valor		(232)	(232)
Resultados acumulados		(302.995.743)	(247.237.380)
Resultado líquido do exercício		(88.012.112)	(53.431.574)
Total Capital Próprio		(369.288.204)	(230.287.601)
Passivo			
Não corrente			
Provisões	18	40.950.976	38.153.165
Empréstimos obtidos	19	99.198.126	103.260.491
Passivos com obrigações contratuais	19	103.209.451	71.216.387
Obrigações de benefícios de reforma e outros	20	20.893.376	6.818.180
Passivos por impostos diferidos	9	67.783	120.515
		264.319.713	219.568.738
Corrente			
Empréstimos obtidos	19	172.278.015	111.395.743
Passivos com obrigações contratuais	19	23.475.983	28.588.875
Fornecedores	21	47.252.149	47.460.667
Outras contas a pagar	23	96.293.429	24.768.083
Imposto sobre o rendimento a pagar	12	872	145.035
Outros passivos correntes	24	5.326.603	11.013.277
Documentos pendentes de voo	22	26.829.143	21.829.429
		371.456.194	245.201.109
Total Passivo		635.775.907	464.769.847
Total do Capital Próprio e Passivo		266.487.702	234.482.246

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

Demonstração de resultados consolidados

	<u>Nota</u>	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Vendas e serviços prestados	27	72.577.736	189.425.485
Subsídios à exploração	28	45.407.254	42.859.576
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	10	(2.285.493)	(3.096.963)
Fornecimentos e serviços externos	29	(77.583.181)	(147.773.483)
Gastos com o pessoal	30	(65.169.002)	(71.056.740)
Gastos de reestruturação	30	(19.079.697)	-
Gastos/ reversões de depreciação	6 e 7	(23.549.107)	(18.066.345)
Imparidade de ativos depreciables	6	(3.241.469)	(12.646.172)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	11 e 13	(3.660.292)	(4.094.544)
Provisões (aumentos/reduções)	18	(1.711.951)	(15.033.717)
Outros rendimentos e ganhos	31	485.494	819.796
Outros gastos e perdas	32	(1.807.344)	(3.088.173)
Resultado operacional		<u>(79.617.051)</u>	<u>(41.751.280)</u>
Gastos financeiros	33	(17.382.055)	(15.933.881)
Rendimentos financeiros	33	1.479.588	4.318.070
Diferenças de câmbio líquidas	33	7.511.296	(581.650)
Resultados antes de impostos		<u>(88.008.223)</u>	<u>(53.948.741)</u>
Imposto sobre o rendimento do exercício	34	(3.890)	517.167
Resultado líquido do exercício		<u>(88.012.112)</u>	<u>(53.431.574)</u>

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

Demonstração do rendimento integral consolidado

	<u>Nota</u>	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Resultado líquido do exercício		(88 012 112)	(53 431 574)
Outros rendimentos do exercício:			
Itens que podem reclassificar por resultados			
Variação de justo valor de derivados de cobertura de fluxos de caixa		-	-
Diferenças de conversão cambial	17	<u>(179 952)</u>	<u>49 145</u>
		(179 952)	49 145
Itens que não reclassificam por resultados			
Remensurações de planos de benefícios definidos	20	(2 227 806)	(1 381 250)
Impacto fiscal		<u>-</u>	<u>-</u>
		<u>(2 227 806)</u>	<u>(1 381 250)</u>
Outros rendimentos do exercício		(2 407 758)	(1 332 105)
Total do rendimento integral do exercício		<u>(90 419 870)</u>	<u>(54 763 679)</u>

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

Demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados

	Nota	Capital social	Reservas legais	Outras reservas	Reserva de Conversão Cambial	Reserva de justo valor	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
A 1 janeiro de 2019		65.390.235	1.396.612	3.318.091	227.502	(232)	(162.877.794)	(63.793.983)	(156.339.569)
Alteração da política contabilística - adoção IFRS16	16	-	-	-	-	-	(19.184.353)	-	(19.184.353)
Rendimento integral do exercício		-	-	-	49.145	-	(1.381.250)	(53.431.574)	(54.763.679)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	(63.793.983)	63.793.983	-
		-	-	-	49.145	-	(84.359.586)	10.362.409	(73.948.032)
A 31 de dezembro de 2019		65.390.235	1.396.612	3.318.091	276.647	(232)	(247.237.380)	(53.431.574)	(230.287.601)
Rendimento integral do exercício		-	-	-	(179.952)	-	(2.227.806)	(88.012.112)	(90.419.870)
Redução de capital	16	(48.580.735)	-	-	-	-	-	-	(48.580.735)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	98.985	-	-	-	(53.530.559)	53.431.574	-
		(48.580.735)	98.985	-	(179.952)	-	(55.758.364)	(34.580.538)	(139.000.604)
A 31 de dezembro de 2020		16.809.500	1.495.597	3.318.091	96.695	(232)	(302.995.743)	(88.012.112)	(369.288.204)

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

Demonstração dos fluxos de caixa consolidados

	Nota	2020	2019
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		83 961 603	219 766 157
Pagamentos a fornecedores		(109 016 324)	(181 306 478)
Pagamentos ao pessoal		(67 081 301)	(70 533 111)
Pagamentos de rendas de locação de curto prazo e baixo valor		(5 812 979)	(8 777 115)
Caixa gerada pelas operações		(97 949 001)	(40 850 547)
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(82 204)	(437 891)
Recebimentos no âmbito do contrato obrigações de serviço público	13	64 606 421	34 636 629
Outros recebimentos/pagamentos		(257 718)	(401 020)
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais		(33 682 502)	(7 052 829)
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(5 344 803)	(7 219 643)
Ativos intangíveis	7	(13 970)	-
Empréstimos concedidos a partes relacionadas		-	-
Recebimentos provenientes de:			
Juros e rendimentos similares		5 526	5 306 569
Empréstimos concedidos a partes relacionadas		-	-
Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento		(5 353 247)	(1 913 074)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	19	144 284 370	128 231 380
Loações Financeiras	19	-	-
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio	16	50 485 853	7 520 661
Empréstimos obtidos de partes relacionadas	23	61 000 000	30 000 000
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	19	(88 647 960)	(76 380 000)
Passivos com obrigações contratuais	19	(19 561 928)	(30 344 010)
Empréstimos obtidos de partes relacionadas	13	(61 000 000)	(35 000 000)
Amortização de locações financeiras	19	-	-
Juros e gastos e similares	33	(7 792 134)	(6 787 383)
Juros de passivos com obrigações contratuais	33	(7 678 278)	(5 283 716)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento		71 089 923	11 956 932
Varição de caixa e seus equivalentes			
Efeitos das diferenças de câmbio		(67 583)	23 029
Caixa e seus equivalentes no início do exercício	15	6 738 334	3 724 276
Caixa e seus equivalentes no fim do exercício	15	38 724 925	6 738 334

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

Anexo às demonstrações financeiras consolidadas

1. Introdução

O Grupo SATA (“Grupo” ou “SATA”) é constituído pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“SATA Air Açores”) e suas subsidiárias, a SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (“SATA Internacional”), a SATA Gestão de Aeródromos, S.A. (“SATA Aeródromos”), bem como os dois operadores turísticos Azores Airlines Vacations nos Estados Unidos e no Canadá. A SATA Air Açores resulta da transformação em sociedade anónima¹, da SATA Air Açores – Serviço Açoriano de Transportes Aéreos, E.P.²

O Grupo rege-se pelos diplomas legais da sua criação, pelos seus estatutos e pelas normas aplicáveis às Empresas Públicas e às sociedades gestoras de participações sociais.

O Grupo detém, presentemente, áreas de negócio relacionadas com o transporte aéreo regular dentro e fora do Arquipélago dos Açores, com a exploração de atividades relacionadas com i) viagens e turismo, ii) assistência em escala ou *handling* e iii) gestão de infraestruturas aeroportuárias.

A atividade de transporte aéreo regular dentro do Arquipélago dos Açores é realizada pela SATA Air Açores e encontra-se, desde 1996, regulada pelo disposto no contrato de prestação de serviço público celebrado em 24 de maio de 1996 entre a SATA e a Região Autónoma dos Açores (“RAA”), ao abrigo do estabelecido no nº 2 do Artigo 19º dos Estatutos da SATA³. Em termos cronológicos relativamente à prestação do Serviço Público:

- Em 2006 foi aberto um concurso público para exploração das rotas no arquipélago dos Açores, tendo a Empresa ganho o concurso para o período de 1 de abril de 2006 a 31 de maio de 2009.
- A 7 de setembro de 2009, a Empresa renovou o contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA, pelo prazo de cinco anos a contar daquela data.
- A 24 de setembro de 2014, foi assinado, entre a SATA e a RAA, um Ajuste Direto para o período de outubro de 2014 a março de 2015
- A 1 de abril de 2015, foi assinado entre a SATA e a RAA o segundo Ajuste Direto, para o período de abril a setembro de 2015.
- A 4 de setembro de 2015, a Empresa ganhou o Contrato das Obrigações de Serviço Público de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA pelo prazo de 5 anos a contar de outubro de 2015 até setembro de 2020.
- A 1 de outubro de 2020, foi assinado entre a SATA e RAA um Ajuste Direto para o período de outubro de 2020 a março de 2021.
- No dia 29 de março de 2021, foi assinado o segundo Ajuste Direto para o período de abril a setembro de 2021.

¹ Cf. Decreto-Lei n.º 276/2000, de 10 de novembro.

² Constituída ao abrigo do Decreto-Lei n.º 490/80, de 17 de outubro.

³ Aprovados pelo Decreto-Legislativo Regional nº 2/88/A, de 5 de fevereiro e do disposto na Resolução nº 86/96, de 23 de maio.

Atendendo ao futuro Concurso Internacional de Obrigações de Serviço Público, a SATA Air Açores encontra-se a aguardar a definição e publicação do mesmo, de forma a poder avaliar a apresentação de uma proposta.

A atividade de transporte aéreo regular fora do Arquipélago dos Açores é realizada pela SATA Internacional, que tem por objeto social a exploração da indústria de transporte aéreo comercial regular e não regular, de passageiros e respetiva bagagem, carga e correio. A SATA Internacional, com a sua frota de 7 aviões (3 Airbus A320 e 4 A321 NEO, todos eles em regime de locação), opera rotas, ao abrigo das Obrigações de Serviço Público, dos Açores para Portugal Continental e Madeira e opera voos regulares dos Açores para a América do Norte, Europa e África.

A SATA Aeródromos tem como objeto social a exploração, em regime de concessão, do direito de promover e executar o planeamento e a exploração do serviço público de apoio à avaliação nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e São Jorge e na Aerogare das Flores. O Governo Regional dos Açores (“GRA”), em resultado de concurso público, atribuiu a concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil, por um período de 10 anos através de contrato assinado em 1 de julho de 2005, o qual foi renovado por mais cinco anos, com efeitos a partir de 2 de julho de 2015.

Em virtude de o contrato de concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil ter terminado em junho de 2020, o contrato de concessão foi renovado por mais um período de 5 anos com início em 1 de julho de 2020.

A Azores Airlines Vacations Canada (“SATA Canadá”) e a Azores Airlines Vacations América (“SATA USA”) são representantes comerciais criados com o objetivo de comercializar voos entre os Açores e o Canadá e os Açores e os EUA, respetivamente.

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

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

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

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

A SATA Air Açores obteve o auxílio de Estado, também denominado auxílio de emergência, para que fosse possível garantir o cumprimento de todas as obrigações de serviço público, prestar serviços essenciais e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores.

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

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

O auxílio (auxílio de emergência) recebido pela SATA Air Açores foi concedido por um período de seis meses e com recurso ao mercado financeiro através de financiamento adicional com o aval do GRA. Findo este período, o auxílio deve ser reembolsado ou deve ser notificado à Comissão um plano de reestruturação (“Plano de Reestruturação”) para que o auxílio possa ser aprovado (auxílio à reestruturação). O plano deve assegurar que a viabilidade a longo prazo do Grupo SATA⁴ seja restabelecida sem qualquer apoio estatal suplementar, que o Grupo contribua a um nível adequado para os custos da sua reestruturação e que as distorções da concorrência criadas pelo auxílio sejam contrabalançadas através de medidas compensatórias.

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

Simultaneamente, e considerando o Plano de Reestruturação do Grupo SATA, o GRA, na qualidade de acionista único, decidiu, de forma voluntária, que a SATA adotasse as medidas necessárias para proceder à devolução dos valores dos aumentos de capital realizados. Tendo em conta a decisão do acionista, foi já devolvido a totalidade do montante de 73 milhões de Euros.

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

A 30 de abril de 2021 a Comissão Europeia aprovou uma compensação pelos prejuízos sofridos em consequência direta das restrições de viagem impostas devido à pandemia de coronavírus⁵ no montante

⁴ Constituído pela SATA Air Açores S.A., SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. e SATA Gestão de Aeródromos, S.A.

⁵ Medida de auxílio para compensar as duas companhias aéreas pelos prejuízos sofridos entre 19 de março de 2020 e 30 de junho de 2020 devido às restrições às deslocações que o Governo Regional dos Açores, Portugal e as autoridades de outros países de destino tiveram de impor, a fim de limitar a propagação do coronavírus. O apoio assumirá a forma de uma subvenção direta de

de 12 milhões de Euros a favor da SATA Air Açores. Adicionalmente, foi aprovado um montante que pode ir até 255,5 milhões de Euros de apoio adicional à liquidez da SATA Air Açores⁶. Paralelamente, a Comissão Europeia alargou a investigação aprofundada em curso a outras medidas de apoio, à SATA Air Açores, para avaliar se as medidas de apoio à reestruturação previstas pelo Governo Português a favor da SATA estão em conformidade com as regras da União Europeia no que se refere à matéria de auxílios estatais a empresas em dificuldade financeira.

Assim, e no contexto acima descrito, as demonstrações financeiras consolidadas anexas são apresentadas em Euros, e foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 27 de maio de 2021. 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 do Grupo.

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) disrupções nas cadeias logísticas com impacto nos fornecimentos e iii) 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 consolidadas.

Outra realidade que a COVID-19 trouxe para a SATA foi a utilização extensiva do trabalho remoto, incluindo a divulgação sobre as suas políticas. A utilização extensiva de mecanismos de trabalho a partir de casa, desencadeou preocupações ao nível da resiliência das infraestruturas de IT e da capacidade de prevenir e gerir ataques cibernéticos, encorajando a divulgação de acautelar estes temas e que políticas adotar.

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.

12 milhões de Euros. A medida prevê que, após a apresentação pela SATA dos devidos relatórios à Comissão no final do exercício financeiro, qualquer apoio público recebido pelos beneficiários para lá dos prejuízos efetivamente sofridos terá de ser devolvido a Portugal. Por conseguinte, está excluído o risco de sobrecompensação.

⁶ Portugal notificou a Comissão Europeia da sua intenção de conceder um apoio adicional de 122,5 milhões de Euros à SATA, com o objetivo de dotar a companhia de recursos suficientes para fazer face às suas necessidades urgentes e imediatas de liquidez até 21 de novembro de 2021 ou até que a Comissão tome uma decisão final sobre as investigações em curso. Esta medida vem na sequência da decisão da Comissão, de 18 de agosto de 2020, que aprova, ao abrigo das regras da UE em matéria de auxílios estatais, 133 milhões de Euros de apoio à liquidez da SATA. O apoio, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários ou empréstimos públicos, permite à SATA continuar a prestar serviços essenciais, incluindo rotas sujeitas a OSP e serviços de interesse económico geral nos aeroportos locais, assegurando a conectividade da região ultraperiférica dos Açores.

1.1.1 Impacto nos indicadores operacionais

A crise pandémica impactou significativamente a *performance* do Grupo SATA no que respeita aos seus indicadores operacionais, tal como demonstrado na tabela abaixo. Verificou-se uma redução de atividade, devido às medidas de contenção adotadas pelas autoridades regionais, nacionais e internacionais que implicaram uma acentuada quebra na procura, e conseqüentemente uma diminuição da sua capacidade operacional, traduzindo-se numa paragem temporária quase total, a partir de meados de março, até meados de junho. A deterioração da atividade teve conseqüências em termos do número de voos (-35% yoy), e uma variação de passageiros (-61% yoy). A capacidade, ASK, reduziu substancialmente (-52% yoy), tendo a procura em termos de tráfego de passageiros reduzido 70% yoy, traduzindo-se numa redução do *load factor* em 27 p.p..

A destacar um efeito positivo desta pandemia, o aumento do transporte de carga, +22% yoy, nomeadamente transporte de material médico, bens essenciais, entre outros.

Evolução dos principais Indicadores Operacionais do Grupo

	2020	2019	Δ20/19	
			Valor	%
Nº Voos	14 511	22 252	-7 741	-34,8%
Lugares Oferecidos	1 326 052	2 199 616	-873 564	-39,7%
Passageiros	665 937	1 712 673	-1 046 736	-61,1%
ASK (milhões)*	1 323	2 760	-1 437	-52,1%
RPK (milhões)**	658	2 210	-1 552	-70,2%
Load Factor (%)	50%	78%		-26,8 p.p.
Correio (Kg)	926 765	1 182 431	-255 666	-21,6%
Carga (Kg)	5 912 467	4 838 073	1 074 394	22,2%
Block Hour	18 052	32 233	-14 181	-44,0%
Fuel Burn	28 133 415	60 655 574	-32 522 159	-53,6%

* Assentos-quilómetro oferecidos

** Assentos-quilómetro utilizados

1.1.2 Impacto nos indicadores financeiros

Os potenciais problemas de continuidade de negócio ou problemas de liquidez causados pela pandemia têm normalmente reflexo nas contas a receber, sendo importante avaliar a eventual deterioração na qualidade de crédito e, conseqüentemente, qual o impacto na determinação das perdas por imparidade.

Relativamente às contas a receber, é importante perceber se o risco de concentração se alterou com as conseqüências da pandemia. Os riscos de crédito podem igualmente ter aumentado, não só pela exposição a entidades que operam num setor mais afetado pela pandemia, mas também porque a maior parte dos clientes e contas a receber está numa área geográfica mais afetada pelas conseqüências da pandemia, ou por estar ou ir ficar em situação de confinamento.

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

Indicadores financeiros	2020	2019	Variação	
			valor	%
Dados da demonstração dos resultados				
Rendimento operacional	118 470 484	233 104 857	-114 634 373	-49,2%
Receita de passageiros*	62 396 428	172 467 278	-110 070 850	-63,8%
EBITDA	-36 988 247	-23 684 935	-13 303 312	56,2%
Margem EBITDA	-31%	-10%	-	-2 p.p.
Resultado operacional (EBIT)	-79 617 051	-41 751 280	-37 865 771	90,7%
<i>EBIT margin</i>	-67%	-18%	-	-24 p.p.
Dados da demonstração dos fluxos de caixa				
Fluxo das atividades operacionais	-33 682 502	-7 052 829	-26 629 673	377,6%
Fluxo das atividades de investimento	-5 353 247	-1 913 074	-3 440 173	179,8%
Fluxo das atividades de financiamento	71 089 923	11 956 932	59 132 991	494,5%
Dados da posição financeira				
Total do ativo	266 487 702	234 482 246	32 005 455	13,6%
Total do passivo	635 775 907	464 769 847	171 006 060	36,8%
Total do capital próprio	-369 288 205	-230 287 601	-139 000 605	60,4%

* Inclui Receita de passagens e operação charter

O efeito financeiro no ano de 2020 foi severamente impactado pela redução da atividade em resultado da pandemia COVID-19, verificando-se uma redução dos rendimentos operacionais de 49,2% e das receitas de passageiros em 63,8%. O EBITDA registou uma quebra de 13,3 milhões de Euros, passando para 37 milhões de Euros negativos e o resultado operacional passou de -41,8 milhões de Euros para -79,6 milhões de Euros.

Relativamente aos dados da posição financeira consolidada, o aumento do ativo deveu-se essencialmente à adoção da norma IFRS 16 em 2019, que originou o registo em 2020 dos valores relacionados com a locação da aeronave CS-TSI no montante de 26,0 milhões de Euros (iniciou atividade em 2020) e, além disso, as alterações nos contratos de *leasing* existentes no geraram um aumento no montante de 23,3 milhões de Euros, nomeadamente pelas alterações das rendas a pagar e extensão de prazos de contrato. De referir ainda o aumento verificado nas disponibilidades decorrente do empréstimo de auxílio de estado, ainda disponíveis à data de relato.

A variação verificada no passivo está diretamente relacionada com o aumento dos financiamentos obtidos, no âmbito do auxílio de Estado no valor de 132 milhões de Euros e na deteriorização da atividade operacional do Grupo devido à pandemia.

No que respeita às variações verificadas na demonstração de fluxos de caixa, a deterioração dos fluxos de caixa operacionais está diretamente relacionada com a redução da atividade, enquanto que o aumento dos fluxos das atividades de financiamento está relacionado com o financiamento adicional com aval do GRA.

1.1.3 Impacto nas principais estimativas

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

Provisões

A SATA mantém registadas provisões para diversas contingências (Nota 3.16), o Conselho de Administração procede à avaliação regular dos critérios utilizados na mensuração das mesmas.

Em 2020 o Grupo registou uma provisão para fazer face a gastos de reestruturação, correspondente ao valor de responsabilidades que o Grupo espera incorrer com o programa de saídas negociadas de colaboradores, a ser lançado em 2021, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA, assumindo a 31 de dezembro de 2020 um valor de cerca de 5,4 milhões de Euros (Nota 18).

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

Perdas por imparidade de ativos correntes

O Grupo mantém registadas provisões para as perdas por imparidade de alguns ativos correntes (Nota 3.6), procedendo a Administração à avaliação regular dos critérios utilizados na mensuração das mesmas.

Perdas por imparidade de ativos não correntes

As demonstrações financeiras consolidadas de 2020 refletem o impacto de 3,2 milhões de Euros, registados como imparidade sobre o valor das aeronaves pertencentes à SATA Air Açores, resultantes da análise de recuperabilidade destes ativos pelo seu valor de venda.

Relativamente à subsidiária SATA Internacional, as demonstrações financeiras de 2020 não refletem eventuais impactos de análise de recuperabilidade de ativos não correntes atendendo ao atual enquadramento do plano de negócios existente (Nota 1).

Impostos diferidos

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

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

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

Documentos pendentes de voo

A 31 de dezembro de 2020 e 2019 a responsabilidade do Grupo, referente a bilhetes emitidos e não utilizados, ascendia a 26,8 milhões de Euros e 21,8 milhões de Euros, respetivamente.

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

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

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

1.1.4 Medidas mitigadoras do efeito da pandemia da COVID-19

O combate à crise pandémica provocada pela COVID-19 revelou-se extremamente complexo, não apenas em Portugal, como em todo o mundo, uma vez que nenhum país estava verdadeiramente preparado para a enfrentar. Em termos nacionais, além da implementação do estado de alerta e de algumas cercas sanitárias, foi declarado o estado de emergência a 19 de março, prorrogado sucessivamente, facto que nunca tinha acontecido desde o 25 de abril de 1974.

A resposta do Grupo SATA à crise contou com diversos fatores que contribuiriam decisivamente para o bom resultado, sendo de destacar a coesão, a compreensão, o civismo e o sentido de disciplina de todos os colaboradores, o seu bom desempenho, bem como o lançamento de um conjunto de iniciativas. Esta conjuntura permitiu “minimizar” as consequências negativas em termos de resultados.

O quadro acima caracterizado permitiu à SATA melhorar as suas capacidades de planeamento e de resposta a crises, aumentando o seu prestígio e reconhecimento nacional e internacional, através de uma participação mais ativa na resposta a crises.

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) implementação de programas de *lay-off*, pré-reformas e reformas antecipadas, entre outras.

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

Fornecedores e lessors

A SATA tem levado a cabo um esforço de negociação com os seus fornecedores, procurando definir planos de pagamento a longo prazo da dívida vencida, bem como perdões parciais de dívida, onde se inclui o perdão de juros, por forma a não ter ainda mais constrangimentos de tesouraria acrescidos.

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

Lay-off e Complemento Regional Manutenção Contratos de Trabalho

Para fazer face à crise originada pela COVID-19, e proteger os postos de trabalho, a SATA aderiu à medida constante do Decreto-Lei 10-G/2020, de 26 de março, traduzida na redução temporária do período normal de trabalho ou na suspensão do contrato de trabalho (situação de *lay-off* simplificado), durante três meses, com início a 7 de abril de 2020 e término a 5 de junho de 2020.

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

No exercício de 2020, e em resultado da adesão aos regimes de apoio acima descritos, a SATA registou uma poupança estimada de custos com o pessoal no valor de cerca de 1.030 milhares de Euros.

Apoios Governamentais à Economia

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

Na sequência destes apoios, o Grupo aderiu também ao programa Apoio Imediato à Liquidez (AIL), que resultou numa comparticipação de 180 milhares de Euros.

1.1.5 Continuidade de operações

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

aprovado, o que representa uma incerteza material que pode colocar dúvidas sobre a capacidade do Grupo em manter a continuidade das suas operações.

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

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

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

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

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

2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras consolidadas

2.1 Bases de Preparação

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

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

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

A situação pandémica que se vive mundialmente e a incapacidade generalizada de efetuar previsões rigorosas sobre o futuro das operações, veio trazer algum adicional de incerteza, bem como um nível adicional de prudência nas estimativas utilizadas para preparação das demonstrações financeiras consolidadas (ver Nota 1.1.4). As estimativas constantes das presentes demonstrações refletem a melhor e mais precisa informação à data da sua contabilização que a SATA dispunha, no entanto, e atendendo a toda a conjuntura que se vive, interna e externamente, estas estimativas de eventos, ações e resultados poderão vir a ser divergentes quando comparadas com os eventos, ações e resultados reais. As áreas que envolvem um maior grau de julgamento ou complexidade, ou áreas em que pressupostos e estimativas sejam significativos para a análise das demonstrações financeiras consolidadas, 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 2020

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

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

* Exercícios iniciados em ou após

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

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

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

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

* Exercícios iniciados em ou após

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

2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras consolidadas

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

3. Principais políticas contabilísticas

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

3.1 Consolidação

Subsidiárias são todas as entidades (incluindo as entidades estruturadas) sobre as quais o Grupo tem controlo. O Grupo controla uma Entidade quando está exposto a, ou tem direitos sobre os retornos variáveis do seu envolvimento com a Entidade, e tem a capacidade de afetar esses retornos através do seu poder exercido sobre a Entidade. As subsidiárias são consolidadas a partir da data em que o controlo é transferido para o Grupo, sendo excluídas da consolidação a partir da data em que esse controlo cessa. As entidades que se qualificam como subsidiárias encontram-se listadas na Nota 37.

A aquisição de subsidiárias é registada pelo método de compra. O custo de uma aquisição é mensurado pelo justo valor dos bens entregues, instrumentos de capital emitidos e passivos incorridos ou assumidos na data de aquisição. Os ativos identificáveis adquiridos e os passivos e passivos contingentes assumidos numa concentração empresarial, são mensurados inicialmente ao justo valor na data de aquisição, independentemente da existência de interesses não controlados. O excesso do custo de aquisição relativamente ao justo valor da participação do Grupo nos ativos identificáveis adquiridos é registado como *goodwill*. Se o custo de aquisição for inferior ao justo valor dos ativos líquidos da subsidiária adquirida, a diferença é reconhecida diretamente na demonstração de resultados consolidados.

Os custos diretamente atribuíveis à aquisição são registados diretamente em resultados do exercício.

Quando à data de aquisição do controlo o Grupo já detém uma participação adquirida previamente, o justo valor dessa participação concorre para a determinação do *goodwill* ou *badwill*.

Quando a aquisição do controlo é efetuada em percentagem inferior a 100%, na aplicação do método da compra, os interesses não controlados podem ser mensurados ao justo valor, ou na proporção do justo valor dos ativos e passivos adquiridos, sendo essa opção definida em cada transação.

Transações subsequentes de alienação ou aquisição de participações a interesses não controlados, que não implicam alteração do controlo, não resultam no reconhecimento de ganhos, perdas ou *goodwill*, sendo qualquer diferença apurada entre o valor da transação e o valor contabilístico da participação transacionada, reconhecida no capital próprio.

Transações, saldos e ganhos não realizados em transações com empresas do grupo são eliminados. Perdas não realizadas são também eliminadas, mas consideradas como um indicador de imparidade para o ativo transferido.

As políticas contabilísticas das subsidiárias são alteradas, sempre que necessário, de forma a garantir, que as mesmas são aplicadas de forma consistente por todas as empresas do Grupo.

3.2 Conversão cambial

i) Moeda funcional e de apresentação

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

ii) Transações e saldos

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

iii) Empresas do Grupo

Os resultados e a posição financeira de todas as entidades do Grupo, que possuam uma moeda funcional diferente da sua moeda de relato, são convertidos para a moeda de relato como segue:

- i) Os ativos e passivos de cada posição financeira são convertidos à taxa de câmbio em vigor na data das demonstrações financeiras consolidadas. As diferenças de câmbio, resultantes desta conversão, são reconhecidas como componente separada no capital próprio, na rubrica reservas de conversão cambial.
- ii) Os rendimentos e os gastos de cada demonstração de resultados são convertidos pela taxa de câmbio média do exercício de reporte, a não ser que a taxa média não seja uma aproximação razoável do efeito cumulativo das taxas em vigor nas datas das transações. Neste caso, os rendimentos e os gastos são convertidos pelas taxas de câmbio em vigor nas datas das transações.

iv) Cotações utilizadas

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

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

Fonte: Banco de Portugal

3.3 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 e valores residuais para os ativos fixos tangíveis mais significativos são conforme segue:

	Anos
Frota Aérea	
Aviões	18 anos
Motores	3 anos
Hélices	5 anos
Trens aterragem	6 anos
Sobressalentes	6 anos
Restantes ativos	
Edifícios e outras construções	50 anos
Equipamento básico	Entre 5 a 12 anos
Equipamento de transporte	Entre 5 a 7 anos
Ferramentas	Entre 5 a 12 anos
Equipamento administrativo	Entre 4 a 10 anos
Outras ativos tangíveis	Entre 3 a 20 anos

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

Atendendo ao facto que os ativos fixos relacionados com equipamentos de voo se encontram componentizados por grandes classes, quando ocorre uma grande manutenção dos aviões a mesma é registada como ativo fixo tangível e depreciada durante o período estimado até à realização da próxima grande manutenção. No caso de a grande manutenção ser antecipada, os valores líquidos contabilísticos da anterior grande manutenção serão desreconhecidos, por contrapartida da demonstração de resultados consolidados do exercício.

O Grupo estima o valor residual dos ativos fixos tangíveis em zero, uma vez que a expectativa da gestão é utilizar os ativos pela totalidade da sua vida económica, com exceção da frota aérea que apresenta um valor residual de 20%.

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. Os terrenos não são depreciados. Alterações às vidas úteis são tratadas como uma alteração de estimativa contabilística e são aplicadas prospectivamente.

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

Relativamente ao direito de uso consultar a Nota 3.18.

3.4 Ativos Intangíveis

Os ativos intangíveis apenas são reconhecidos quando: i) sejam identificáveis; ii) seja provável que dos mesmos advenham benefícios económicos futuros; e iii) o seu custo possa ser mensurado com fiabilidade.

Quando adquiridos individualmente os ativos intangíveis são reconhecidos ao custo, o qual compreende: i) o preço de compra, incluindo custos com direitos intelectuais e taxas após a dedução de quaisquer descontos; e ii) qualquer custo diretamente atribuível à preparação do ativo, para o seu uso pretendido.

O Grupo tem registado como ativos intangíveis essencialmente programas de computador que se referem aos valores despendidos na aquisição de direitos sobre aplicações informáticas e dos custos de parametrização incorridos, para apoio à atividade desenvolvida. São também capitalizados como ativo intangível os upgrades efetuados às aplicações ou a introdução de novas funcionalidades, na medida em

que estas inovações incorporem benefícios económicos futuros para os ativos beneficiados. As licenças de utilização e manutenção são reconhecidas como custo na demonstração de resultados consolidados, pró-rata do período a que se referem.

A SATA determina a vida útil e o método de amortização dos ativos intangíveis com base na estimativa de consumo dos benefícios económicos associados ao ativo.

3.5 Imparidade de ativos não financeiros

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

Sempre que o valor recuperável determinado é inferior ao valor contabilístico dos ativos, o Grupo 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 de resultados consolidados, na rubrica de imparidade de ativos depreciáveis, a não ser que o ativo tenha sido reavaliado, situação em que a reversão corresponderá a um acréscimo da reavaliação. Contudo, a reversão da perda por imparidade é efetuada até ao limite da quantia que estaria reconhecida (líquida de amortização ou depreciação) caso a perda por imparidade não tivesse sido registada em exercícios anteriores.

3.6 Ativos financeiros

Classificação

O Grupo 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 consolidada, apenas quando: i) existe um direito legalmente exercível e não oponível para compensar os referidos valores e ii) quando existe uma intenção para liquidar numa base líquida, ou quando o ativo seja realizado simultaneamente com a liquidação do passivo. O direito legal de compensar existe quando seja exercível a todo o momento, no decurso

normal da atividade, não sendo contingente à ocorrência de eventos futuros ou de casos de *default*, insolvência ou falência da entidade.

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

A IFRS 9 introduziu um modelo de classificação de ativos financeiros com base no modelo de negócio utilizado na sua gestão ("*business model test*") e nas características dos fluxos de caixa contratuais ("*SPPI test*"), tendo sido substituídos os requisitos anteriormente existentes, que determinavam o enquadramento nas categorias de ativos financeiros da IAS 39. O Grupo classifica os seus ativos financeiros, no momento da sua aquisição, de acordo com os requisitos introduzidos pela IFRS 9, conforme abaixo.

Instrumentos de dívida

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

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

Quando o Grupo 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

O Grupo 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 SATA 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, o Grupo 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

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

3.7 Justo valor de ativos e passivos

Na determinação do justo valor de um ativo ou passivo, 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 na 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, o

Grupo utiliza estimativas e pressupostos internos. Este constitui o nível 3 da hierarquia do justo valor conforme definido na IFRS 13.

3.8 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 valor 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.

3.9 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. O Grupo detém os saldos de clientes e outras contas a receber correntes com o objetivo de os cobrar, sendo assim, subsequentemente mensurados ao custo amortizado, deduzido de perdas por imparidade.

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

3.10 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 consolidada, no passivo corrente, na rubrica de empréstimos obtidos, e são considerados na elaboração das demonstrações dos fluxos de caixa consolidados, como caixa e equivalentes de caixa.

3.11 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.

3.12 Empréstimos obtidos

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

Os empréstimos obtidos são classificados no passivo corrente, exceto se o Grupo 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.

3.13 Outras contas a pagar

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

3.14 Imposto sobre o rendimento

O imposto sobre o rendimento do período compreende os impostos correntes e os impostos diferidos. Os impostos sobre o rendimento são registados na demonstração de resultados consolidados, 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 com base na demonstração da posição financeira consolidada, considerando as diferenças temporárias resultantes da diferença entre a base fiscal de ativos e passivos e os seus valores nas demonstrações financeiras consolidadas.

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, exceto as relacionadas com o reconhecimento inicial de ativos e passivos, que não resultem de uma concentração de atividades, e que à data da transação não afetem o resultado contabilístico ou fiscal. Contudo, no que se refere às diferenças temporárias tributáveis relacionadas com investimentos em subsidiárias, estas não devem ser reconhecidas na medida em que: i) a empresa mãe tem capacidade para controlar o período da reversão da diferença temporária; e ii) é provável que a diferença temporária não reverta num futuro próximo.

3.15 Benefícios aos empregados

O Grupo concede complementos de pensões de reforma (doravante designado por plano de pensões).

➤ Plano de Benefícios Definidos

Nos termos do Acordo de Empresa em vigor, a SATA Air Açores assumiu responsabilidades pelo pagamento aos empregados que foram admitidos até 31 de dezembro de 2003, de complementos das pensões de reforma pagas pela Segurança Social.

Os complementos de reforma atribuídos aos empregados, constituem um plano de benefícios definidos, com fundo autónomo constituído para o qual são transferidas a totalidade das responsabilidades e entregues as dotações necessárias para cobrir os respetivos encargos que se vão vencendo em cada um dos períodos.

As responsabilidades com o pagamento das referidas prestações, são estimadas anualmente por atuários independentes, sendo utilizado o método do crédito da unidade projetada. O valor presente da obrigação do benefício definido é determinado pelo desconto dos pagamentos futuros dos benefícios, utilizando a taxa de juro de obrigações de "rating" elevado denominadas na mesma moeda em que os benefícios serão pagos, e com uma maturidade que se aproxima da maturidade da responsabilidade assumida.

O passivo reconhecido na demonstração da posição financeira consolidada relativamente a responsabilidades com benefícios de reforma, corresponde ao valor presente da obrigação do benefício determinado à data de relato financeiro, deduzido do justo valor dos ativos do plano.

As remensurações resultam de ajustamentos de experiência e alterações nos pressupostos financeiros e demográficos. A SATA reconhece todas as remensurações apuradas, de todos os planos em vigor, diretamente nos capitais próprios, conforme demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados.

Os custos de serviços passados são reconhecidos de imediato nos resultados do exercício (Ver Nota 20).

➤ **Planos de contribuição definida**

O plano de contribuição definida é atribuído aos pilotos ativos admitidos após 31 de dezembro de 2003 no caso da SATA Air Açores e para a totalidade dos pilotos no caso da subsidiária SATA Internacional, e prevê uma contribuição base de 6% por parte do Grupo e 1,5% por parte do colaborador. O plano de contribuição definida é gerido pelo BPI Pensões.

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

As contribuições efetuadas são registadas como gasto com o pessoal na demonstração de resultados consolidados (Ver Nota 20 e 30).

➤ **Benefícios de cessação de emprego**

Os benefícios de cessação de emprego são reconhecidos quando o Grupo cessa o emprego antes da data normal de reforma, ou quando um empregado aceita a cessação de emprego em troca destes benefícios. O Grupo reconhece a responsabilidade com benefícios de cessação de emprego na mais antiga das seguintes datas: na qual o Grupo 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**

O Grupo 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 SATA suporta 50%, 65% ou 80% do seu vencimento base, respetivamente, para colaboradores com idades ente os 55 e 60 anos.

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

O valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma dos colaboradores afetos à SATA Air Açores é calculado com base em metodologias atuariais, as quais utilizam determinados pressupostos.

O valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma dos colaboradores da SATA Internacional e SATA Gestão de Aeródromos 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 consolidados.

3.16 Provisões

As provisões são reconhecidas quando a SATA tem: i) uma obrigação presente legal, contratual ou construtiva resultante de eventos passados; ii) para a qual é mais provável de que não 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, o Grupo 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 consolidadas, 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 consolidadas, mas são divulgados no anexo quando é provável a existência de um benefício económico futuro.

Redelivery

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

Processos judiciais

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

Provisão para Reestruturação

O Grupo 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 consolidados na rubrica gastos de reestruturação.

3.17 Subsídios e apoios do Governo

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

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

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

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

3.18 Locações

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

Para essas locações, o Grupo 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, o Grupo 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 consolidada na rubrica de passivos com obrigações contratuais.

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

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

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

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

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

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

Os ativos por direito de uso são depreciados pelo menor período entre o prazo da locação e a vida útil do ativo subjacente. Se uma locação transferir a propriedade do ativo subjacente ou o Grupo 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 consolidada na rubrica de ativos fixos tangíveis.

O Grupo 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 respetivos pagamentos são reconhecidos como gasto no período a que respeitam e são registados na rubrica de fornecimentos e serviços externos.

3.19 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.

3.20 Rédito

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

Transporte aéreo

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

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

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

Programa SATA Imagine

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

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

Assistência prestada a terceiros

O valor da receita de assistência a aviões de outras companhias aéreas é contabilizado como rédito no exercício em que o serviço é prestado. O rédito relativo às prestações de serviços de *handling* é reconhecido na medida em que o serviço associado às mesmas é satisfeito.

Compensações financeiras obtidas como contrapartida de serviço público

As compensações financeiras atribuídas pelo Governo Regional dos Açores como contrapartida do serviço público são reconhecidas no período em que se satisfaz a obrigação de desempenho. Estas compensações são calculadas trimestralmente, na proporção anual atribuída pelos termos contratualmente previstos e em resultado do concurso público ganho pelo Grupo e apenas são reconhecidas quando existe uma certeza razoável de que o Grupo cumpre com as condições de atribuição das mesmas e de que estas irão ser recebidas.

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

3.21 Concessão de serviço público aeroportuário

Conforme indicado na nota introdutória, o Grupo tem a concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, por um período de 10 anos através de contrato assinado a 1 de julho de 2005, renovado por mais cinco 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”, ou a “RAA”) ao Grupo, ficando este, 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 revertem para a concedente).

O Grupo 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 Aeródromos) mediante a utilização da infraestrutura, a quem e a que preço; e
- Quaisquer interesses residuais no final do contrato.

A IFRIC 12 aplica-se a infraestruturas:

- 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 Aeródromos 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 do Grupo que o modelo que melhor se adequa à sua realidade é o modelo do ativo financeiro, pelo facto do operador (o Grupo), ter direito contratual incondicional de receber dinheiro ou outro ativo financeiro do concedente, correspondente a montantes específicos ou determináveis, pelo que a SATA Aeródromos 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.

3.22 Demonstração dos fluxos de caixa consolidados

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

A demonstração dos fluxos de caixa consolidados 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 intangíveis e tangíveis.

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

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

- a) Os pagamentos de locações que representam pagamentos em dinheiro da parcela principal dos passivos de locação são apresentados como fluxos de caixa resultantes de atividades de financiamento;
- b) Os pagamentos de locação que representam a parcela de juros também são apresentados como fluxos de caixa resultantes de atividades de financiamento; e
- c) Os pagamentos de locação que não foram incluídos na mensuração dos passivos de locação, incluindo pagamentos variáveis, locações de curto prazo e locações de ativos de baixo valor, são apresentados como fluxos de caixa operacionais.

3.23 Eventos subsequentes

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

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

4 Políticas de gestão do risco financeiro

4.1 Fatores do risco financeiro

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

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

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

i. Risco de taxa de câmbio

A atividade operacional do Grupo SATA é desenvolvida maioritariamente na Região Autónoma dos Açores e Portugal Continental, sendo que se encontra exposto ao risco da flutuação das taxas de câmbio, principalmente as exposições denominadas em dólares canadianos e americanos. Adicionalmente, no setor em que a SATA opera, uma parte significativa encontra-se indexada ao dólar, de forma direta ou indireta, como sejam os custos com *jetfuel*, locações e manutenções de aeronaves. Importa salientar a existência de uma cobertura cambial parcial esperada de forma natural, atendendo às receitas igualmente detidas em dólares.

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

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

A gestão do risco cambial concretiza-se através da monitorização do grau de exposição do Grupo ao risco de flutuação das taxas de câmbio, por referência aos seus ativos e passivos, e tem como referência métricas definidas internamente. Estas métricas são influenciadas pela evolução das atividades e negócios do Grupo.

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

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

	2020			TOTAL
	USD	CAD	OUTRAS	
ATIVOS				
Caixa e equivalentes de caixa	1 733 200	1 534 764	225 275	3 493 240
Clientes	6 621 065	1 083 646	15 122	7 719 833
Outras contas a receber	11 513 465	289 203	-	11 802 668
	19 867 730	2 907 613	240 397	23 015 741
PASSIVOS				
Passivos com obrigações contratuais	88 198 878	-	-	88 198 878
Fornecedores	12 854 954	188 634	76 554	13 120 142
Outras contas a pagar	3 285 915	232 992	-	3 518 907
Provisões	23 824 280	6 750 000	-	30 574 280
	128 164 027	7 171 626	76 554	135 412 207

	2019			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS				
Caixa e equivalentes de caixa	2 476 513	1 966 875	65 123	4 508 511
Clientes	1 533 676	506 951	103 365	2 143 992
Outras contas a receber	15 290 624	402 031	308	15 692 963
	19 300 813	2 875 858	168 796	22 345 466
PASSIVOS				
Passivos com obrigações contratuais	57 268 535	-	-	57 268 535
Fornecedores	13 307 032	607 341	66 188	13 980 561
Outras contas a pagar	1 631 996	132 406	11 745	1 776 147
Provisões	29 846 788	6 750 000	-	36 596 788
	102 054 351	7 489 747	77 933	109 622 031

Em 31 de dezembro de 2020, uma desvalorização/valorização de 10% de todas as taxas de câmbio com referência ao Euro, resultaria num impacto nos resultados do exercício de 11,2 milhões de Euros (2019: 8,7 milhões de Euros).

ii. Risco de crédito

O risco de crédito do Grupo resulta essencialmente do risco de crédito dos clientes e das restantes dívidas de terceiros, bem como das entidades financeiras onde a SATA 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 2020 ou 2019, respetivamente, e das perdas de crédito históricas correspondentes verificadas durante este período. Decorrente da análise realizada, e atendendo ao facto de parte substancial das receitas do Grupo ser recebida antecipadamente, a taxa de perda de crédito esperada é muito reduzida e, conseqüentemente, os impactos decorrentes imateriais.

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

No que respeita aos saldos a receber de entidades relacionadas, a imparidade de crédito é avaliada atendendo aos seguintes critérios: i) se o saldo a receber é imediatamente exigível ("*on demand*"); ii) se o saldo a receber tem baixo risco; ou iii) se tem um prazo inferior a 12 meses. Nos casos em que o valor a receber é imediatamente exigível e a entidade relacionada tem capacidade de pagar, a probabilidade de incumprimento é próxima de 0% 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 o Grupo 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, o Grupo aplica a abordagem geral do modelo de imparidade.

iii. Risco de liquidez

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

Em resultado do contexto de pandemia, e face às dificuldades de liquidez de todas as empresas provocadas pela interrupção 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 do Grupo, de forma a minimizar o *cash-flow out* das empresas enquanto durasse o contexto de paralisação da atividade. A SATA aderiu ao regime das moratórias para todos os financiamentos a médio longo prazo, cobrindo assim cerca de 54% da dívida à data da entrada em vigor do regime.

O risco de liquidez pode ocorrer se as fontes de financiamento, como por exemplo os fluxos de caixa operacionais, de linhas de crédito e os fluxos de caixa obtidos de operações de financiamento, não satisfizerem as necessidades de financiamento, como sejam as saídas de caixa para atividades operacionais e de financiamento, os investimentos, a remuneração dos acionistas e o reembolso da dívida.

A tabela seguinte analisa os passivos financeiros do Grupo 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:

	Menos de 1 ano	Entre 2 a 5 anos	Mais de 5 anos
31 de dezembro de 2020			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	179.564.755	47.618.227	70.286.450
Passivos com obrigações contratuais	30.433.804	101.992.406	45.265.262
Fornecedores	47.252.149	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	98.394.638	-	-
	355.645.346	149.610.633	115.551.712
	Menos de 1 ano	Entre 2 a 5 anos	Mais de 5 anos
31 de dezembro de 2019			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	116.340.166	52.001.526	72.048.600
Passivos com obrigações contratuais	30.834.338	63.064.386	23.598.312
Fornecedores	47.460.667	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	31.827.731	-	-
	226.462.902	115.065.912	95.646.912

iv. Risco de taxa de juro

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

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

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

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

Tendo por referência a dívida líquida do Grupo em 31 de dezembro de 2020, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos gastos financeiros líquidos anuais de 3.680 milhares de Euros (2019: 1.189 milhares de Euros).

4.2 Gestão do risco de capital

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

A contratação de dívida é analisada 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 pelo Grupo foi significativamente afetada.

Em 18 agosto de 2020 a Comissão Europeia aprovou, ao abrigo das regras do TFUE em matéria de auxílios estatais, 133 milhões de Euros de apoio à liquidez da SATA Air Açores (Empresa detentora da totalidade do capital social da SATA), por forma a que seja possível cumprir as obrigações de serviço público, prestar serviços essenciais e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores. Este auxílio recebido pela SATA Air Açores foi concedido por um período de seis meses, findo o qual, o auxílio deve ser reembolsado ou deve ser notificado à Comissão um Plano de Reestruturação para que o auxílio possa ser aprovado. Neste sentido, a 17 de fevereiro a SATA Air Açores entregou à Comissão Europeia o Plano de Reestruturação.

Adicionalmente, a SATA aderiu aos apoios do Estado, onde se inclui ao regime das moratórias bancárias, permitindo-lhe tal medida um diferimento de fluxo financeiro no valor de cerca de 31,7 milhões de Euros, sendo que amortizou 64,5 milhões de Euros de capital em dívida até 01 de abril de 2020. A SATA procurou também alterar os termos dos acordos de dívida existentes negociando extensão de prazo de pagamento a fornecedores e outros credores, por forma a garantir liquidez e simultaneamente o *compliance* com as obrigações.

5. Principais estimativas e julgamentos apresentados

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

As estimativas e julgamentos com impacto nas demonstrações financeiras consolidadas do Grupo são continuamente avaliadas, representando a cada data de relato a melhor estimativa do Conselho de Administração, tendo em conta o desempenho histórico, a experiência acumulada e as expectativas sobre eventos futuros que, nas circunstâncias em causa, se acreditam serem razoáveis.

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 18)

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

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

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

5.2 Provisão de *redelivery* (Nota 18)

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

Os principais pressupostos são revistos periodicamente, tendo em consideração a informação disponível, podendo existir circunstâncias que alterem de forma significativa a referida estimativa, como por exemplo a renegociação das condições de *redelivery* da aeronave, alteração significativa da utilização da aeronave e suas condições de navegabilidade, renegociação de contratos de locação, assim como alterações no custo das referidas manutenções estruturais. A estimativa do custo futuro da manutenção estrutural das aeronaves requer julgamento por parte do Conselho de Administração, pelo que alterações nos pressupostos utilizados pelo Grupo, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras consolidadas.

5.3 Provisão para Reestruturação (Nota 18)

O Grupo 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 consolidados na rubrica gastos de reestruturação.

Em 2020 foi reconhecida uma Provisão para Reestruturação que correspondente ao valor de responsabilidades que o Grupo espera incorrer com o programa de saídas negociadas de colaboradores, a ser lançado em 2021, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA, assumindo a 31 de dezembro de 2020 um valor de cerca de 5,4 milhões de Euros.

5.4 Pressupostos atuariais (Nota 20)

A determinação das responsabilidades com pensões de reforma requer a utilização de pressupostos e estimativas, de natureza demográfica e financeira, que podem condicionar significativamente os montantes de responsabilidades apurados em cada data de relato. As variáveis mais sensíveis referem-se à taxa de atualização das responsabilidades e às tabelas de mortalidade utilizadas.

5.5 Ativos tangíveis (Nota 6)

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

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

5.6 Imparidades (Nota 6, 10, 11 e 13)

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 SATA, tais como: a disponibilidade futura de financiamento, o custo de capital, bem como por quaisquer outras alterações, quer internas quer externas, ao Grupo.

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.

5.7 Documentos pendentes de voo (Nota 22)

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

O Grupo procede a uma análise periódica do saldo da rubrica de documentos pendentes de voo por forma a corrigir os valores de bilhetes vendidos cujos cupões já não são válidos. A estimativa dos montantes desses cupões, que não poderão ser trocados ou reembolsados, requer julgamento por parte do Conselho de Administração, pelo que alterações nos pressupostos utilizados, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras consolidadas.

5.8 Programa de fidelização (Nota 24)

O Grupo reconhece uma obrigação contratual, no âmbito do programa de fidelização de clientes "SATA Imagine", com base no valor unitário da milha, atendendo ao *"stand-alone price"*. Alterações nos pressupostos utilizados pelo Grupo, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras consolidadas.

5.9 Impostos diferidos (Nota 9)

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

5.10 Locações (Nota 6 e 19)

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

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

6. Ativos fixos tangíveis

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

	Terrenos	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros Ativos fixos tangíveis	Total
1 de janeiro de 2020								
Custo de aquisição	73.312	2.622.032	223.977.640	618.780	1.992.523	6.728.304	6.551.186	242.563.777
Imparidade acumulada	-	-	(31.830.525)	-	-	-	-	(31.830.525)
Depreciações acumuladas	-	(1.228.373)	(97.241.147)	(535.438)	(1.794.568)	(6.446.440)	(6.495.423)	(113.741.389)
Valor líquido	73.312	1.393.659	94.905.968	83.342	197.955	281.864	55.763	96.991.863
Movimento de 2020								
Adições	-	-	70.780.097	-	22.553	57.232	49.356	70.909.238
Transferências e abates	-	-	(7.235.302)	(17.917)	-	(7.564)	(15.902)	(7.276.685)
Imparidade- exercício	-	-	(3.241.469)	-	-	-	-	(3.241.469)
Imparidade- transf. e abates	-	-	5.072.250	-	-	-	-	5.072.250
Depreciação - exercício	-	(532.025)	(22.772.473)	(22.305)	(55.217)	(109.021)	(16.645)	(23.507.686)
Depreciação - transf. e abates	-	-	320.756	17.917	-	7.564	-	346.237
	-	(532.025)	42.923.859	(22.305)	(32.664)	(51.789)	16.809	42.301.885
31 de dezembro de 2020								
Custo de aquisição	73.312	2.622.032	287.522.435	600.863	2.015.076	6.777.972	6.584.640	306.196.330
Imparidade acumulada	-	-	(29.999.744)	-	-	-	-	(29.999.744)
Depreciações acumuladas	-	(1.760.398)	(119.692.864)	(539.826)	(1.849.785)	(6.547.897)	(6.512.068)	(136.902.838)
Valor líquido	73.312	861.634	137.829.827	61.037	165.291	230.075	72.572	139.293.748

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

	Terrenos	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros Ativos fixos tangíveis	Ativos em curso	Total
1 de janeiro de 2019									
Custo de aquisição	73.312	1.151.621	128.006.865	602.391	1.916.974	6.671.790	6.629.700	204.050	145.256.703
Depreciações acumuladas	-	(676.324)	(80.208.254)	(552.227)	(1.728.258)	(6.384.258)	(6.476.043)	-	(96.025.364)
Valor líquido	73.312	475.297	47.798.611	50.164	188.716	287.532	153.657	204.050	49.231.339
Movimento de 2019									
Adoção IFRS16 - Direito de uso	-	1.470.411	51.146.149	-	-	-	-	-	52.616.560
Adições - Direito de uso	-	-	40.006.774	-	-	-	-	-	40.006.774
Adições	-	-	5.832.529	58.639	76.653	102.542	880	-	6.071.243
Transferências e abates	-	-	(1.014.677)	(42.250)	(1.104)	(46.028)	(79.394)	(204.050)	(1.387.503)
Adoção IFRS16 - Imparidade	-	-	(19.184.353)	-	-	-	-	-	(19.184.353)
Imparidade - exercício	-	-	(12.646.172)	-	-	-	-	-	(12.646.172)
Depreciação - exercício	-	(552.049)	(17.248.172)	(17.685)	(67.414)	(108.210)	(19.813)	-	(18.013.343)
Depreciação - transf. e abates	-	-	215.279	34.474	1.104	46.028	433	-	297.318
	-	918.362	47.107.357	33.178	9.239	(5.668)	(97.894)	(204.050)	47.760.524
31 de dezembro de 2019									
Custo de aquisição	73.312	2.622.032	223.977.640	618.780	1.992.523	6.728.304	6.551.186	-	242.563.777
Imparidade acumulada	-	-	(31.830.525)	-	-	-	-	-	(31.830.525)
Depreciações acumuladas	-	(1.228.373)	(97.241.147)	(535.438)	(1.794.568)	(6.446.440)	(6.495.423)	-	(113.741.389)
Valor líquido	73.312	1.393.659	94.905.968	83.342	197.955	281.864	55.763	-	96.991.863

Em 2020 e 2019, a frota aérea da SATA Air Açores era composta por dois aviões Bombardier Q200, adquiridos em estado de uso em 2009, e quatro aviões Bombardier Q400, adquiridos novos em 2010, e o respetivo equipamento de reserva desses aviões.

No decurso do exercício de 2020, as adições de equipamento básico no montante total de 70,8 milhões de Euros, compreendem, essencialmente, inspeções realizadas aos motores dos aviões CS-TRE, CS-TRD, e CS-TRC, nos montantes de 1.268 milhares de Euros, 1.739 milhares de Euros, e 1.342 milhares de Euros, respetivamente. Adicionalmente, foram registadas adições de outro tipo de equipamento básico não relacionado com frota aérea, no montante de 908 milhares de Euros. As adições de ativos por direito de uso de equipamento básico totalizou 63.694 milhares Euros, respeitando, maioritariamente, a: (i) aquisição de uma aeronave A321 NEO LR, em regime de locação, no montante de cerca de 25.978 milhares de Euros; (ii) extensão do prazo de locação das três aeronaves A321 NEO, no montante de cerca de 21.910 milhares de Euros, e de uma aeronave A320 no montante de 1.364 milhares de Euros (iii) capitalização de despesas de manutenção estrutural de aeronaves em regime de locação, no montante de cerca de 526 milhares Euros; (iv) registo do *redelivery* no montante de 15.734 milhares de Euros.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2020 foi reconhecida uma perda por imparidade no montante de 3.241.469 Euros relativamente à frota aérea da SATA Air Açores, tendo em consideração a análise efetuada à recuperabilidade da mesma, dado o contexto associado ao Contrato de Obrigações de Serviço Público (Nota 1) e considerando os efeitos do COVID-19 na valorização das aeronaves do Grupo.

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

As transferências e abates no valor de 5.072 milhares Euros respeitam à regularização do ativo relacionado com o A330 (CS-TRY) na sequência do término de ligação contratual ocorrida no exercício (Ver Nota 18), que se encontrava já totalmente em imparidade. Adicionalmente, encontra-se reconhecido igualmente a redução do *redelivery* no montante de 1.819 milhares de Euros decorrente de revisão de estimativa de custos com trabalhos de *phase-out* no seguimento das renegociações com prorrogação de prazos contratuais.

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

7. Ativos Intangíveis

O valor dos intangíveis refere-se ao *software* adquirido e outros para suporte das atividades do Grupo. A evolução registada para os exercícios apresentados é como segue:

	Programas computador	Outros Ativos Intangíveis	Total
A 1 de janeiro de 2020			
Custo de aquisição	849 653	151 767	1 001 420
Amortizações acumuladas	<u>(790 039)</u>	<u>(145 089)</u>	<u>(935 128)</u>
Valor líquido	<u>59 614</u>	<u>6 678</u>	<u>66 292</u>
Adições	3 955	1 950	5 905
Amortização - exercício	<u>(38 387)</u>	<u>(3 035)</u>	<u>(41 422)</u>
	<u>(34 432)</u>	<u>(1 085)</u>	<u>(35 517)</u>
31 de dezembro de 2020			
Custo de aquisição	853 608	153 717	1 007 325
Amortizações acumuladas	<u>(828 426)</u>	<u>(148 124)</u>	<u>(976 550)</u>
Valor líquido	<u>25 182</u>	<u>5 593</u>	<u>30 775</u>
A 1 de janeiro de 2019			
Custo de aquisição	1.160.661	241.153	1.401.814
Amortizações acumuladas	<u>(1.056.525)</u>	<u>(239.965)</u>	<u>(1.296.490)</u>
Valor líquido	<u>104.136</u>	<u>1.188</u>	<u>105.324</u>
Adições	6.000	7.970	13.970
Amortização - exercício	<u>(50.522)</u>	<u>(2.480)</u>	<u>(53.002)</u>
	<u>(44.522)</u>	<u>5.490</u>	<u>(39.032)</u>
31 de dezembro de 2019			
Custo de aquisição	1.166.661	249.123	1.415.784
Amortizações acumuladas	<u>(1.107.047)</u>	<u>(242.445)</u>	<u>(1.349.492)</u>
Valor líquido	<u>59.614</u>	<u>6.678</u>	<u>66.292</u>

As amortizações dos ativos intangíveis estão reconhecidas na rubrica de gastos/reversões de depreciação e amortização da demonstração de resultados consolidados pela sua totalidade.

A cada data de relato é efetuada uma reapreciação das diferenças temporárias, subjacentes aos ativos por impostos diferidos, no sentido de reconhecer ativos por impostos diferidos, não registados anteriormente, por não terem preenchido as condições para o seu registo, e/ou para reduzir o montante dos impostos diferidos ativos registados em função da expectativa atual da sua recuperação futura.

Prejuízos fiscais reportáveis

Nos termos da legislação em vigor em Portugal, os prejuízos fiscais gerados em 2014 e 2018 são reportáveis durante um período de doze anos e cinco anos, respetivamente, após a sua ocorrência, e suscetíveis de dedução a lucros fiscais gerados durante esse período, até ao limite de 70% do lucro tributável nos exercícios seguintes. 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, bem como foi alterada a percentagem de dedução dos prejuízos gerados em 2020 para 80%.

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

Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2020

Exercício do prejuízo fiscal	SATA Internacional	SATA Air Açores	SATA Gestão Aeródromos	Ano limite para dedução*
2014	50.980.871	32.155.598	-	2028
2015	21.279.705	-	-	2029
2016	10.447.283	-	-	2030
2017	34.990.400	-	47.628	2024
2018	51.450.764	3.822.117	-	2025
2019	41.424.112	-	-	2026
2020 (estimado)	64.319.907	3.018.321	370.034	2032
	274.893.042	38.996.036	417.662	

* De acordo com programa de estabilização económica e social

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

Passivos por impostos diferidos

Os movimentos ocorridos nas rubricas de passivos por impostos diferidos para os exercícios apresentados são como se segue:

	<u>Reavaliação</u> <u>Frota</u>	<u>Ajustamento</u> <u>IFRS 16</u>	<u>Total</u>
A 1 de janeiro de 2020	21 534	98 981	120 515
Constituição/reversão por resultados	-	(52 731)	(52 731)
Movimento do exercício	-	(52 731)	(52 731)
A 31 de dezembro de 2020	21 534	46 249	67 783

	<u>Reavaliação</u> <u>Frota</u>	<u>Ajustamento</u> <u>da adoção</u> <u>IFRS 16</u>	<u>Total</u>
A 1 de janeiro de 2019	942.460	-	942.460
Adoção IFRS 16 (Nota 2.3)	-	147.584	147.584
Constituição/reversão por capital	-	-	-
Constituição/reversão por resultados	(920.926)	(48.603)	(969.529)
Movimento do exercício	(920.926)	98.981	(821.945)
A 31 de dezembro de 2019	21.534	98.981	120.515

10. Inventários

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Mercadorias	159 929	180 069
Matérias primas	3 561 020	3 618 452
Imparidade de inventários	(1 297 866)	(1 453 995)
Total inventários	2 423 082	2 344 526

O custo dos inventários reconhecidos em 2020 como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 2.285.493 Euros (em 2019: 3.096.963 Euros).

Imparidade de inventários

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
A 1 de janeiro	1 453 995	1 453 995
Utilizações	(156 129)	-
A 31 de dezembro	1 297 866	1 453 995

Os aumentos/reduções de imparidade de inventários estão reconhecidos na rubrica de imparidade de inventários (perdas/reversões) da demonstração de resultados consolidados pela sua totalidade.

11. Clientes

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

	2020			2019		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Clientes	12 762 487	4 881 970	17 644 457	9 447 058	1 243 833	10 690 891
Imparidade clientes	(1 454 067)	-	(1 454 067)	(2 167 979)	-	(2 167 979)
Clientes	11 308 420	4 881 970	16 190 390	7 279 079	1 243 833	8 522 912

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

Imparidade de clientes

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

	2020	2019
A 1 de janeiro	2 167 979	2 201 258
Aumentos / Reduções	380 301	(33 279)
Utilizações	(1 094 212)	-
A 31 de dezembro	1 454 067	2 167 979

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

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

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

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

12. Imposto sobre o rendimento a receber / pagar

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

	2020	2019
Pagamentos por conta	266 791	382 530
Retenções na fonte	1 387	740
Estimativa de IRC (Nota 34)	(51 753)	(307 144)
Total	216 424	76 126

13. Outras contas a receber

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

	2020			2019		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Outros devedores						
Secretaria Regional dos Transportes Turismo e Energia (Nota 38)	33.456.530	-	33.456.530	24.674.496	-	24.674.496
Reservas de manutenção recuperáveis	606.274	9.991.855	10.598.129	413.392	6.573.553	6.986.945
Depósitos de garantia - locações	-	4.841.550	4.841.550	-	4.261.073	4.261.073
Depósitos de segurança	1.748.187	-	1.748.187	1.057.716	-	1.057.716
ATA - Associação Turismo dos Açores	1.136.580	-	1.136.580	1.136.580	-	1.136.580
Adiantamentos efectuados ao pessoal	606.045	-	606.045	1.007.381	-	1.007.381
IVA Intracomunitário	518.499	-	518.499	100.970	-	100.970
DRPFE	229.424	-	229.424	541.569	-	541.569
Valores a receber de seguradoras	183.713	-	183.713	158.478	-	158.478
Entradas de capital por realizar (Nota 16 e 38)	-	-	-	26.485.853	-	26.485.853
Outros	986.302	-	986.302	850.846	2.478	853.324
Adiantamentos a fornecedores	859.297	-	859.297	2.214.175	-	2.214.175
Acréscimo de proventos						
Juros (Nota 38)	1.468.285	-	1.468.285	401.409	-	401.409
Outros acréscimos de proventos	946.664	-	946.664	5.440.974	-	5.440.974
Comissões e <i>handling</i>	-	-	-	398.122	-	398.122
Outros (Nota 38)	-	-	-	28.014.329	-	28.014.329
Imparidade de outros devedores	(1.136.580)	(7.408.151)	(8.544.732)	(1.136.580)	(4.128.160)	(5.264.740)
Outras contas a receber	41.609.220	7.425.254	49.034.474	91.759.710	6.708.944	98.468.654

Por resolução do Conselho do Governo Regional n.º 13/2017 de 21 de fevereiro de 2017 e n.º 85/2018 de 18 de julho de 2018, a RAA deliberou um aumento de capital social em dinheiro, para a SATA Air Açores, no montante total de 21.580.735 Euros e 27.000.000 Euros, respetivamente. Foi, ainda, deliberado, que o valor total de 48.580.735 Euros fosse realizado em montantes de parcelas fixas durante os anos seguintes, até 2023. Em 2020 por resolução do Conselho do Governo Regional n.º 66/2020 de 23 de março de 2020, a RAA deliberou um aumento de capital social em dinheiro, no

montante total de 80.000.000 Euros, dos quais 24.000.000 Euros foram realizados em 2020, sendo o remanescente diferido pelos 3 anos seguintes, até 2023. Foi também deliberada a antecipação para 2020 da realização do aumento de capital que se encontrava em curso, no montante de 26.485.853 Euros cifrando-se o total para o ano de 2020 em 50.485.853 Euros.

Posteriormente, no âmbito de pedido de auxílio de estado, submetido pelo Grupo SATA (ver Nota 1), a Comissão Europeia deu início a uma investigação para avaliar se certas medidas de apoio público tomadas por Portugal a favor da SATA estavam em conformidade com as regras da UE, nomeadamente em matéria de auxílios estatais a empresas em dificuldade, concretamente se os referidos aumentos de capital realizados constituíram um auxílio estatal que deveria ter sido previamente notificado à Comissão. Considerando o Plano de Reestruturação da SATA, foi decidido, por parte do GRA, que a SATA adotasse as medidas necessárias para proceder à devolução dos valores dos aumentos de capital realizados.

Em 31 de dezembro de 2020, o montante a receber da Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia respeita à compensação financeira por contrapartida de serviços públicos na RAA, validada a esta data, nos termos previstos e em resultado do concurso público ganho pela SATA Air Açores, deste montante já foram liquidados 26.953.873 Euros, em 2021.

O movimento ocorrido nesta rubrica no exercício de 2020 e 2019, bem como o detalhe, por ano civil, em 31 de dezembro de 2019 e 2018, é como segue:

	2020								Total	
	Compensação relativa a 2020	Compensação relativa a 2019	Compensação relativa a 2018	Compensação relativa a 2017	Compensação relativa a 2016	Compensação relativa a 2015	Compensação relativa a 2014	Compensação relativa a 2013		Compensação relativa a 2012
Saldo inicial	-	-	3 465 255	16 847 489	-	4 100 000	-	209 150	52 603	24 674 496
Compensação (Nota 28)	27 824 328	-	-	-	-	-	-	-	-	27 824 328
Reequilíbrio financeiro (Nota 28)	18 303 873	(754 074)	-	-	-	-	-	-	-	17 549 799
Transferências	-	28 014 329	-	-	-	-	-	-	-	28 014 329
Recebimentos	(24 324 327)	(20 757 598)	(3 465 255)	(11 697 489)	-	(4 100 000)	-	(209 150)	(52 603)	(64 606 422)
Saldo final	21 803 875	6 502 656	-	5 150 000	-	-	-	-	-	33 456 530

	2019								Total	
	Compensação relativa a 2019	Compensação relativa a 2018	Compensação relativa a 2017	Compensação relativa a 2016	Compensação relativa a 2015	Compensação relativa a 2014	Compensação relativa a 2013	Compensação relativa a 2012		
Saldo inicial	-	-	20.313.733	-	4.998.512	2.000.000	209.150	52.603	-	27.573.998
Compensação (Nota 28)	25.866.078	-	-	-	-	-	-	-	-	25.866.078
Reequilíbrio financeiro (Nota 28)	15.153.563	1.952.454	-	(85.801)	(78.066)	-	-	-	-	16.942.150
Transferências	(28.014.329)	12.596.656	2.581.128	1.687.379	78.066	-	-	-	-	(11.071.100)
Recebimentos	(13.005.312)	(11.083.855)	(6.047.372)	(1.601.578)	(898.512)	(2.000.000)	-	-	-	(34.636.629)
Saldo final	-	3.465.255	16.847.489	-	4.100.000	-	209.150	52.603	-	24.674.496

Em 31 de dezembro de 2019, a rubrica de outros acréscimos de proveitos, respeitava à estimativa dos valores a receber, no âmbito do Contrato de Obrigações de Serviço Público, ainda não validados àquela data, pela Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia (Nota 28): (i) reequilíbrio financeiro do ano de 2019 no montante de 15.153.563 Euros (Nota 38); e (ii) compensação financeira a receber por contrapartida de serviços públicos prestados na RAA nos últimos dois trimestres de 2019, no montante de 12.860.766 Euros (Nota 38).

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, a rubrica de acréscimos de proveitos de juros, respeita à especialização de juros de mora a debitar à Secretaria Regional dos Transportes Turismo e Energia no montante de 1.468.285 Euros (2019: 401.409 Euros) (Nota 38).

Afetos à concessão, encontram-se ainda registados 229.424 Euros a receber da DRPFE relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais (541.569 Euros em 2019).

Adicionalmente, relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais encontra-se registado um valor a pagar à Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas no montante de 4.091.783 Euros (3.917.445 Euros em 2019). Ver Nota 23.

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, os serviços de construção e melhoramentos dos aeródromos regionais, com base nos valores previstos no protocolo celebrado entre a Secretaria Regional dos Transportes Turismo e Energia e a subsidiária SATA Gestão de Aeródromos, e os respetivos valores incorridos, recebidos e por receber/pagar, incluindo a receber da DRPEE, detalham-se como segue:

Ilha	2020			
	Total previsto por protocolo	Total executado	Total recebido	A pagar
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)
	69.815.932	51.382.983	(55.245.341)	(3.862.359)

Ilha	2019				
	Total previsto por protocolo	Total executado	Total recebido	Ajustamentos	A pagar
Pico	11.551.201	9.273.113	(9.955.060)	-	(681.947)
S. Jorge	32.409.889	29.383.720	(30.168.468)	-	(784.748)
Flores	942.877	676.838	(852.917)	-	(176.079)
Corvo	8.649.058	5.448.480	(6.144.701)	-	(696.221)
Graciosa	13.422.663	5.424.292	(6.461.173)	-	(1.036.881)
Compensações adicionais	-	328.878	-	(328.878)	-
	66.975.688	50.535.321	(53.582.319)	(328.878)	(3.375.876)

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

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

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

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

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

Imparidade de outros devedores

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

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

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

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

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

14. Outros ativos correntes

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Gastos diferidos		
Comissões	1 323 091	1 140 951
Depósitos de garantia - locações	1 229 409	1 002 603
Rendas	450 438	1 198 650
Seguros	13 863	208 875
Outros	1 205 209	968 902
Estado e Outros Entes Públicos		
Imposto sobre o valor acrescentado	403 450	606 023
Outros ativos correntes	4 625 460	5 126 004

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

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

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

15. Caixa e equivalentes de caixa

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Caixa	65 158	427 477
Depósitos bancários	38 659 767	6 310 857
Caixa e equivalentes de caixa	<u>38 724 925</u>	<u>6 738 334</u>

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

16. Capital

Em dezembro de 2020, procedeu-se ao registo da redução dos valores registados em aumento de capital, tendo este valor passado de 65.390.235 Euros em 2019 para 16.809.500 Euros em 2020, uma vez que de foi decidido, por parte do GRA, que a SATA adotasse as medidas necessárias para proceder à devolução dos valores dos aumentos de capital realizados na sequência da investigação efetuada pela Comissão Europeia aos referidos aumentos de capital (tendo à presente data sido já devolvidos a totalidade desse montante ao GRA, (Nota 13).

Em 31 de dezembro de 2020, o capital social do Grupo é representado por 3.361.900 ações com o valor nominal de 5 Euros cada, totalmente detido pela RAA.

17. Outras reservas

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.

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

A 31 de dezembro de 2020 e 2019 a reserva legal não se encontra totalmente constituída de acordo com a legislação comercial em vigor, totalizando 1.495.597 Euros e 1.396.612 Euros respetivamente.

Reserva de conversão cambial

As diferenças de câmbio, resultantes da transposição de unidades operacionais em moeda estrangeira, são registadas no capital próprio, nesta rubrica, nomeadamente relativamente à conversão cambial das subsidiárias Azores Airlines Vacations Canada e Azores Airlines Vacations América.

18. Provisões

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

	Processos judiciais	Outros riscos e encargos	Custos de redelivery	Contrato Oneroso	Custos Reestruturação	Total
A 1 de janeiro de 2020	7.453.203	853.174	9.451.348	20.395.440	-	38.153.165
Dotação	1.849.742	4.502.671	15.733.798	-	5.357.142	27.443.353
Redução	-	-	(1.819.149)	(17.080.011)	-	(18.899.160)
Reversão	(610.607)	-	(1.330.715)	(2.699.142)	-	(4.640.464)
Diferenças cambiais	-	-	(974.093)	(616.287)	-	(1.590.380)
Desconto financeiro	-	-	484.461	-	-	484.461
A 31 de dezembro de 2020	8.692.338	5.355.845	21.545.650	-	5.357.142	40.950.976
	Processos judiciais	Outros riscos e encargos	Custos de redelivery	Contrato Oneroso	Total	
A 1 de janeiro de 2019	599.754	81.093	-	13.000.000	13.680.847	
Adoção IFRS 16	-	-	8.534.899	-	8.534.899	
Dotação	6.856.949	781.328	214.248	7.395.440	15.247.965	
Utilização	(3.500)	(9.247)	-	-	(12.747)	
Diferenças cambiais	-	-	210.125	-	210.125	
Desconto financeiro	-	-	492.076	-	492.076	
A 31 de dezembro de 2019	7.453.203	853.174	9.451.348	20.395.440	38.153.165	

Processos judiciais

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

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

Outros riscos e encargos

Decorrente do recebimento de inúmeros processos relativos a reclamações de passageiros dos últimos 3 a 5 anos, em 2020, o Grupo registou uma provisão de 1.260 milhares de Euros relativa a valores a pagar a passageiros por atrasos e cancelamentos de voos ocorridos. Alguns destes processos, dada a sua antiguidade, já se encontram em tribunal.

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

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

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

Contrato oneroso

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

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

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

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

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

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

Custo de redelivery

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

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

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

Custo de reestruturação

Foi registada uma provisão para custos de reestruturação no montante de 5.357.142 de Euros, no âmbito do Plano de Reestruturação apresentado à Comissão Europeia (Ver Nota 1.1.4). Este valor tem implícita a saída negociada de colaboradores a ser lançado em 2021.

19. 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:

Tipo	Entidade Financiadora	Não			Não		
		Corrente	corrente	Total	Corrente	corrente	Total
Empréstimos bancários :							
Cessão Créditos	BCP	7.776.879	2.703.906	10.480.785	7.622.498	2.750.000	10.372.498
Cessão Créditos	BCP	1.376.903	2.355.502	3.732.405	1.239.226	2.355.774	3.595.000
Confirming	BCP	267.206	-	267.206	329.878	-	329.878
Conta corrente caucionada	BCP	3.000.000	-	3.000.000	3.000.000	-	3.000.000
Conta corrente caucionada	BCP	4.001.990	-	4.001.990	4.252.025	-	4.252.025
Outros	BCP	434.438	-	434.438	420.000	-	420.000
Cessão Créditos	BIC	2.412.226	-	2.412.226	4.726.244	-	4.726.244
Cessão Créditos	BIC	145.434	7.002.301	7.147.735	101.000	6.869.000	6.970.000
Cessão Créditos	BPI	2.625.840	7.020.963	9.646.803	2.340.321	7.020.963	9.361.284
Cessão Créditos	BPI	-	-	-	13.500.000	-	13.500.000
Cessão Créditos	BPI	1.583.551	4.750.653	6.334.204	1.583.551	4.750.653	6.334.204
Cessão Créditos	BPI	37.500.000	-	37.500.000	-	-	-
Cessão Créditos	CGD	1.350.000	3.966.745	5.316.745	1.100.000	4.050.000	5.150.000
Cessão Créditos	CGD	2.654.873	4.672.691	7.327.564	2.399.059	4.702.823	7.101.882
Empréstimo Obrigacionista	DBI	-	65.000.000	65.000.000	-	65.000.000	65.000.000
Empréstimo Obrigacionista	DBI	35.000.000	-	35.000.000	-	-	-
Cessão Créditos	MONTEPIO	4.467.924	-	4.467.924	-	4.358.109	4.358.109
Empréstimos bancários	MONTEPIO	1.147.628	2.445.871	3.593.499	1.000.000	2.500.000	3.500.000
Conta corrente caucionada	NBA	6.112.496	-	6.112.496	6.000.000	-	6.000.000
Outros	CCA	450.963	985.178	1.436.141	535.785	989.855	1.525.640
Outros	CCA	450.963	985.178	1.436.141	536.001	989.639	1.525.640
Conta corrente caucionada	CCA	-	-	-	400.000	-	400.000
Conta corrente caucionada	CCA	-	-	-	24.000.000	-	24.000.000
Outros	CEMAH	522.449	981.194	1.503.643	459.116	981.194	1.440.310
Outros	CEMAH	-	-	-	1.825.000	-	1.825.000
Conta corrente caucionada	Santander	800.000	-	800.000	900.000	-	900.000
Cessão Créditos	Santander	-	-	-	6.350.000	-	6.350.000
Cessão Créditos	Santander	-	-	-	27.000.000	-	27.000.000
Crédito Mutuo	Bankinter	10.000.000	-	10.000.000	-	-	-
Papel comercial	Haitong	49.500.000	-	49.500.000	-	-	-
		173.581.761	102.870.183	276.451.943	111.619.705	107.318.010	218.937.715
Custos iniciais com financiamentos obtidos		(1.897.859)	(3.672.057)	(5.569.916)	(858.678)	(4.057.519)	(4.916.197)
Acréscimo de juros e comissões		594.113	-	594.113	634.716	-	634.716
		172.278.015	99.198.126	271.476.140	111.395.743	103.260.491	214.656.234

A variação registada na rubrica de empréstimos deveu-se à conjugação de dois fatores: o aumento da dívida por via do financiamento obtido no mercado financeiro ao abrigo do programa de auxílio de estado no valor de 132 milhões de Euros, e a amortização de capital registada no ano de 2020 no valor de 74 milhões de Euros. Sendo 64,5 milhões de Euros amortizados até ao dia 01 de abril de 2020 (fase pré-

pandémica) e os restantes 9,5 milhões de Euros respeitantes a verbas recebidas e já cativas como garantia de empréstimos contraídos em anos anteriores.

A operação de financiamento de auxílio de estado envolveu quatro entidades parceiras da SATA: O Deutsche Bank (35 milhões de Euros), o Banco BPI (37,5 milhões de Euros), o Bankinter (10 milhões de Euros) e o Haitong Bank (49,5 milhões de Euros). Esta operação é avalisada pelo Governo Regional dos Açores e com a duração de seis meses. No final do prazo da operação o capital é integralmente liquidado, ou apresentado um Plano de Reestruturação à Comissão Europeia, considerando-se tacitamente prolongado o prazo do auxílio de estado com o respetivo aval até à aprovação do plano.

Todos os financiamentos foram negociados em Euros, sendo os financiamentos contraídos junto do Banco BPI e do Bankinter empréstimos de curto prazo, com uma taxa média de *all-in* por financiamento de 1,29%; o Financiamento do Haitong Bank expressa-se num programa de papel comercial com indexante fixo e *spread* de 1%, e um *all in* por financiamento de 2,66%; o Empréstimo do Deutsche Bank é um empréstimo obrigacionista, à semelhança do já contraído em 2018, com indexante fixo e *spread* de 2%, sendo passível de conversão a dez anos.

O total despendido em gastos iniciais (comissões) para a operação de financiamento do auxílio de estado cifrou-se em aproximadamente 1,7 milhões de Euros.

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

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Até 1 anos	173 581 761	111 619 705
Entre 2 e 5 anos	37 870 182	42 318 010
Superior a 5 anos	<u>65 000 000</u>	<u>65 000 000</u>
	<u>276 451 943</u>	<u>218 937 715</u>

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

Passivos com obrigações contratuais

O Grupo regista no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação. Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 o Grupo tinha assumido compromissos decorrentes de contratos de locação.

O resumo das responsabilidades associadas aos contratos de locação negociados pelo Grupo detalha-se como se segue:

Tipo	2020			2019		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Locações	23.575.851	103.429.893	127.005.744	28.715.479	71.415.194	100.130.673
Custos iniciais com locações	(18.340)	(220.442)	(238.782)	(55.242)	(198.807)	(254.049)
Acréscimo de juros	(81.528)	-	(81.528)	(71.362)	-	(71.362)
	23.475.983	103.209.451	126.685.434	28.588.875	71.216.387	99.805.262
	0	(0)		-	-	

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

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

	2020	2019
Locações - pagamentos mínimos da locação		
Até 1 ano	30 433 804	30 834 338
Entre 1 e 5 anos	101 992 406	63 064 386
Mais de 5 anos	45 265 262	23 598 312
	177 691 471	117 497 035
Custos financeiros futuros das locações	(50 685 727)	(17 366 362)
Valor atual do passivo das locações	127 005 743	100 130 673

O valor atual do passivo das locações é como segue:

	2019	2019
Até 1 ano	23 575 850	28 715 479
Entre 1 e 5 anos	69 108 512	47 518 837
Mais de 5 anos	34 321 382	23 896 357
	127 005 743	100 130 673

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

	2020	2019
Saldo em 1 de janeiro	314 461 496	213 143 321
Variação dos descobertos bancários	-	(2 004 155)
Recebimentos de empréstimos obtidos	144 284 370	128 231 380
Pagamentos de empréstimos bancários	(96 440 094)	(83 167 383)
Adoção IFRS 16 (Nota 2.3)	-	44 081 661
Aumentos de locações	49 252 671	35 959 936
Pagamentos de locações	(27 240 206)	(35 627 726)
Especialização dos juros	13 843 336	13 844 462
Saldo em 31 de dezembro	398 161 573	314 461 496

20. Obrigações de benefícios de reforma e outros

O Grupo concede complementos de pensões de reforma (daqui em diante referido como Plano de pensões) aos empregados da subsidiária SATA Air Açores que se encontravam ao serviço até 31 de dezembro de 2003. Para os pilotos da SATA Air Açores e da SATA Internacional foi constituído um plano de contribuição definida, conforme mencionado na nota 3.15.

Para cobertura das responsabilidades para complementos de pensões de reforma, o Grupo constituiu em 29 de dezembro de 1994 um Fundo de Pensões autónomo para o qual é transferida a totalidade das responsabilidades e as dotações necessárias para cobrir os respetivos encargos que se forem vencendo em cada um dos exercícios.

São participantes deste Plano de Pensões todos os trabalhadores da subsidiária SATA Air Açores que com esta mantenham um vínculo efetivo através de contrato de trabalho sem termo e cuja data de admissão seja anterior a 1 de janeiro de 2004. Também são elegíveis os trabalhadores que, tendo sido admitidos, antes de 1 de janeiro de 2004 através de contrato de trabalho a termo certo, venham a adquirir um vínculo efetivo através de contrato de trabalho sem termo celebrado após aquela data.

A avaliação atuarial mais recente dos ativos do plano e do valor presente da obrigação de benefícios definidos foi efetuada com referência a 31 de dezembro de 2019 e 2018 por uma entidade externa independente. O valor presente da obrigação de benefícios definidos, bem como o custo dos serviços correntes e dos serviços passados relacionados foram mensurados através do método da unidade de crédito projetada.

Os principais pressupostos utilizados no cálculo atuarial, são os abaixo indicados:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Taxa anual de desconto	0,75%	1,00%
Taxa anual de crescimento dos salários	1,50%	1,50%
Taxa anual de crescimento das pensões	0,50%	0,50%
Pressupostos demográficos		
Tábua de mortalidade	TV 88/90	TV 88/90
Tábua de invalidez	EVK 80	EVK 80

Em 31 de dezembro de 2020, as responsabilidades projetadas com benefícios de reforma relativas a complementos de pensões, ascendiam a 40,2 milhões de Euros (inclui a responsabilidade das pré-reformas e reformas antecipadas conforme nota de gastos de reestruturação) e o valor de mercado dos ativos sob gestão ascendia a 23,3 milhões de Euros, face a 30,3 milhões de Euros e 23,5 milhões de Euros em 31 de dezembro de 2019, respetivamente.

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Valor presente das obrigações	40 236 482	30 335 005
Justo valor dos ativos do plano	(23 224 494)	(23 516 825)
Obrigação na demonstração da posição financeira	<u>17 011 988</u>	<u>6 818 180</u>

O movimento ocorrido no valor atual da obrigação subjacente ao plano de pensões foi o seguinte:

	Responsabilidades do plano	Ativos do plano	Total
A 1 de janeiro de 2019	28.766.183	(21.789.279)	6.976.904
<u>Gastos do exercício (Nota 30)</u>			
Custo serviços correntes	77.676	-	77.676
Juro líquido	474.642	(167.889)	306.753
Sub-total	552.318	(167.889)	384.429
<u>Remensurações</u>			
Retorno dos ativos do plano (exclui quota-parte juro líquido)	-	(1.572.725)	(1.572.725)
Variação pressupostos financeiros	1.914.960	-	1.914.960
Ajuste de experiência	1.039.014	-	1.039.014
Sub-total	2.953.974	(1.572.725)	1.381.249
Contribuições	-	(1.451.625)	(1.451.625)
Benefícios pagos pelo Fundo	(1.451.625)	1.464.692	13.067
Benefícios pagos pela Empresa	(485.844)	-	(485.844)
A 31 de dezembro de 2019	30.335.006	(23.516.826)	6.818.180
<u>Gastos do exercício (Nota 30)</u>			
Custo serviços correntes	62.307	-	62.307
Reformas antecipadas e pré-reformas	9.841.167	-	9.841.167
Juro líquido	303.350	(227.815)	75.535
Sub-total	10.206.824	(227.815)	9.979.009
<u>Remensurações</u>			
Retorno dos ativos do plano (exclui quota-parte juro líquido)	-	507.026	507.026
Variação pressupostos financeiros	864.117	-	864.117
Ajuste de experiência	856.662	-	856.662
Sub-total	1.720.779	507.026	2.227.806
Contribuições	-	(1.533.142)	(1.533.142)
Benefícios pagos pelo Fundo	(1.533.142)	1.546.262	13.120
Benefícios pela Empresa	(492.985)	-	(492.985)
A 31 de dezembro de 2020	40.236.482	(23.224.494)	17.011.988

A remensuração negativa dos ativos do plano, no montante de 507.026 Euros, resulta da diferença entre a rentabilidade estimada do Fundo de Pensões, no montante de 227.815 Euros, e a sua rentabilidade real, a qual originou numa desvalorização efetiva de 279.211 Euros.

No âmbito dos programas de pré-reforma ou suspensão do contrato de trabalho a SATA 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 o Grupo suporta 50%, 65% ou 80% do seu vencimento base, respetivamente, para colaboradores com idades ente os 55 e 60 anos.

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

Adicionalmente ao valor mencionado no quadro acima, para os colaboradores da SATA Internacional e SATA Gestão de Aeródromos, o valor presente das responsabilidades com benefícios de reforma é calculado na perspetiva de gastos a incorrer com colaboradores que aderiram ao programa de pré-reforma e reforma antecipada.

A 31 de dezembro de 2020 foi reconhecido na posição financeira consolidada um passivo correspondente ao valor presente dos salários a pagar até à idade da reforma dos colaboradores da SATA Air Açores no valor de 9,8 milhões de Euros, da SATA Internacional de 3,3 milhões de Euros, e da SATA Gestão de Aeródromos de 0,6 milhões de Euros fruto da adesão de colaboradores ao referido programa.

A maturidade média das responsabilidades do plano ascende a 11 anos.

O detalhe da natureza dos ativos que constituem o fundo do plano de pensões é como se segue:

	2020	2019
Obrigações	10 660 043	10 841 256
Imóveis	2 252 776	2 092 997
Ações	7 269 267	7 737 035
Depósitos	1 416 694	1 152 324
Outros	1 625 715	1 693 211
	23 224 494	23 516 825

A contribuição estimada para o Fundo de pensões, em 2020, ascenderá a 62 milhares de Euros.

Análise de sensibilidade

Análise de sensibilidade das responsabilidades por benefícios definidos às variações ponderadas da taxa de desconto:

	Taxa	2020
Diminuição de 0,25% na taxa de desconto	0,50%	41 139 067
Taxa de desconto anual das pensões	0,75%	40 236 482
Aumento de 0,25% na taxa de desconto	1,00%	39 369 681

A análise de sensibilidade acima é baseada na alteração individual da taxa de desconto, mantendo todos os outros em valores constantes. O cálculo da análise de sensibilidade foi efetuado com base no método de apuramento das responsabilidades de benefícios definidos reconhecidas na demonstração da posição financeira consolidada (valor presente das obrigações de benefícios definidos calculadas com base no método da unidade projetada no final do período de relato).

Planos de contribuição definida

Em 2020, o valor das contribuições definidas efetuadas pelo Grupo para o plano de contribuição definida gerido pelo BPI Pensões e prémio de jubilação, ascendeu a 1.017.152 Euros (1.034.296 Euros em 2019).

21. Fornecedores

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

Descrição	2020	2019
Fornecedores c/c	47 150 902	47 416 310
Faturas em receção e conferência	101 249	44 358
Total fornecedores	47 252 149	47 460 667

Com a evolução da pandemia COVID-19, a SATA, à semelhança de outras empresas, enfrentou desafios operacionais, financeiros e de liquidez muito significativos. Por forma a garantir que estes desafios eram superados, a prioridade da SATA foi gerir a pressão sobre a liquidez do Grupo, de forma a enfrentar a crise iminente. Assim, iniciou de imediato negociações com os seus fornecedores, acordando uma maior flexibilidade nos pagamentos, com a definição de planos de pagamento da dívida existente num prazo mais extenso. A rubrica de fornecedores não apresentou uma variação significativa, face a 2019.

22. Documentos pendentes de voo

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a responsabilidade do Grupo, referente a bilhetes emitidos e não utilizados ascendia a 26.829.143 Euros e 21.829.429 Euros, respetivamente.

Decorrente da redução significativa de atividade em 2020 e do cancelamento de voos impostos pelo sector, os documentos pendentes de voo a 31 de dezembro de 2020 incluem montantes significativos referentes a voos não realizados até essa data, mantendo o Grupo a responsabilidade pela prestação de serviço no futuro ou pelo respetivo reembolso.

23. Outras contas a pagar

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

	2020	2019
Outros credores		
Governo Regional dos Açores (Nota 38)	72 580 735	-
Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas (Nota 13)	4 091 783	3 917 445
Taxas aeronáuticas	3 190 064	4 364 635
Credores diversos	1 726 234	2 168 903
Pessoal	140 306	-
Adiantamentos de clientes	60 891	43 134
Outros	386 605	-
Acréscimos de gastos		
Remunerações a liquidar	8 338 211	8 371 770
Juros	1 438 849	-
Seguros	1 008	247 978
Outros acréscimos	4 338 744	5 654 218
Outras contas a pagar	96 293 429	24 768 083

A rubrica Governo Regional do Açores respeita à verba a devolver no âmbito da redução do capital social da SATA Air Açores, na sequência da decisão por parte do GRA em que a SATA deveria adotar

as medidas necessárias para proceder à devolução dos valores dos aumentos de capital realizados no passado, não autorizados pela Comissão Europeia (processo totalmente concluído até à presente data). Esta decisão resulta da investigação aberta pela Comissão Europeia no seguimento da autorização dos Auxílios de Estado em agosto de 2020.

A 31 de dezembro de 2020 e 31 de dezembro de 2019, o Grupo apresenta um montante a pagar à Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas, pelo facto do montante recebido no âmbito dos serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais ter sido superior ao montante executado (Nota 10).

No que diz respeito aos credores diversos, esta rubrica corresponde essencialmente aos valores em dívida referentes a fornecedores de ativos fixos, valores a pagar a sindicatos, e a valores a regularizar referentes a ICH.

A rubrica de taxas aeronáuticas refere-se, na sua maioria, a valores a pagar a diversas entidades, relacionados com taxas cobradas aos clientes nos bilhetes emitidos. A descida acentuada está intimamente relacionada com a queda no tráfego resultado da COVID-19.

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

A rubrica de outros acréscimos respeita essencialmente a gastos gerais de fornecimentos e serviços externos.

Os juros, no montante de 1,4 milhões de Euros dizem respeito aos juros a pagar ao GRA no âmbito do apoio à tesouraria concedido em 2020 (referente a um capital de 61 milhões de Euros) e liquidado no mesmo ano.

O decréscimo verificado na rubrica de seguros, deve-se a um acréscimo de gastos de seguros com pessoal registado em 2019, e pago em 2020.

24. Outros passivos correntes

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Estado e outros entes públicos		
Imposto sobre o rendimento singular	1 018 513	2 370 748
Segurança social	1 080 372	4 688 159
Outros	2 324	771
Rendimentos diferidos		
SATA Imagine	2 657 724	2 759 194
Operações Charter	567 670	1 137 377
Outros rendimentos diferidos	-	57 028
Outros passivos correntes	<u>5 326 603</u>	<u>11 013 277</u>

No âmbito da aplicação do IFRS 15 – Rêdito de contratos com clientes, na atribuição de milhas aos clientes aderentes ao programa de fidelização denominado “SATA Imagine”, é reconhecida uma obrigação contratual com base no valor unitário da milha (Nota 3.20).

Em 31 de dezembro de 2019, encontravam-se pendentes de regularização os valores a pagar de imposto sobre o rendimento singular dos meses de novembro e dezembro de 2019 e os valores a pagar de segurança social dos meses de outubro, novembro e dezembro de 2019. A totalidade destes montantes foi regularizada já em janeiro de 2020.

25. Ativos e passivos financeiros por categoria

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

	2020			Total
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	
Ativos				
Clientes e contas a receber não corrente	12.307.223	-	-	12.307.223
Caixa e seus equivalentes	38.724.925	-	-	38.724.925
Clientes e outras contas a receber	50.502.691	-	2.414.949	52.917.640
Total Ativos financeiros	101.534.839	-	2.414.949	103.949.788
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	99.198.126	-	-	99.198.126
Empréstimos obtidos corrente	172.278.015	-	-	172.278.015
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	103.209.451	103.209.451
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	23.475.983	23.475.983
Fornecedores e outras contas a pagar	143.545.578	-	-	143.545.578
Total passivos financeiros	415.021.719	-	126.685.434	541.707.153
	2019			
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	Total
Ativos				
Clientes e contas a receber não corrente	7.952.777	-	-	7.952.777
Caixa e seus equivalentes	6.738.334	-	-	6.738.334
Clientes e outras contas a receber	64.783.955	-	34.254.834	99.038.789
Total Ativos financeiros	79.475.066	-	34.254.834	113.729.900
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	103.260.491	-	-	103.260.491
Empréstimos obtidos corrente	111.395.743	-	-	111.395.743
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	71.216.387	71.216.387
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	28.588.875	28.588.875
Fornecedores e outras contas a pagar	72.228.750	-	-	72.228.750
Total passivos financeiros	286.884.984	-	99.805.262	386.690.246

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

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

26. Justo valor de ativos e passivos

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

27. Vendas e Prestação de serviços

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Vendas de Produtos		
Merchandising	27 169	36 216
Sub-total	<u>27 169</u>	<u>36 216</u>
Prestação de Serviços		
Exploração aérea		
Voos Regulares	56 542 248	170 883 118
Operações Charter	5 854 180	1 584 160
Assistência a aviões de terceiros	4 358 579	9 693 952
Serviços de gestão aeroportuária	2 534 142	1 554 615
Taxa de terminal	1 337 721	1 360 594
Promoção - América do Norte	150 061	439 175
Comissões de tráfego	124 603	597 522
Outros	1 649 033	3 276 133
Sub-total	<u>72 550 567</u>	<u>189 389 269</u>
Vendas e prestações de serviços	<u>72 577 736</u>	<u>189 425 485</u>

A variação registada no montante das prestações de serviços nos voos regulares, em 2020, decorre do efeito da situação pandémica da COVID-19, que levou ao cancelamento de muitos voos a partir de 15 de março de 2020 (altura em que foi decretado o período de *lock-down*, tendo o Grupo SATA sido obrigada a suspender todas as ligações aéreas do exterior à Região, exceto os voos relativos ao cumprimento das obrigações de serviço público de transporte de carga e em casos de força maior⁷)

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

⁷ Cf, Resolução do Conselho do Governo n.º 76/2020, de 25 de março de 2020

28. Subsídios à exploração

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Subsídios à exploração:		
Contrato obrigação serviço público (Nota 13)		
janeiro a setembro	19 074 330	19 507 968
outubro a dezembro	8 750 000	6 358 110
Reequilíbrio Financeiro (Nota 13)	17 549 798	16 942 150
Outros	33 127	51 348
	<u>45 407 254</u>	<u>42 859 576</u>

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

29. Fornecimentos e serviços externos

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Manutenção e aluguer de motores	23.593.416	23.398.530
Combustíveis e lubrificantes	14.027.465	42.133.682
Taxas relativas a voo e aeroportuárias	7.085.916	13.743.500
<i>Handling</i>	5.799.719	10.475.294
Custos de distribuição e comunicação	4.726.856	10.281.251
Rendas e Alugueres	3.140.386	3.419.176
Indemnizações Bagagem e passageiros	2.604.735	2.422.376
Honorários e serviços especializados	2.049.803	1.379.774
<i>Catering</i>	2.044.769	5.401.923
Vigilância e Segurança	1.971.028	2.230.578
Comissões	1.719.767	6.086.641
Deslocações e estadas	1.393.398	3.092.498
Limpeza e higiene	1.041.085	935.744
Fretamentos	957.772	18.092.577
Conservação e reparação	909.425	565.836
Seguros	864.079	884.727
Manutenção programas informáticos e equipamentos	551.429	564.421
Promoção - América do Norte	466.214	437.088
Publicidade	441.670	504.643
Serviços relativos a tráfego	320.153	819.407
Manuseamento carga	185.349	196.450
Outros	1.688.747	707.367
Fornecimentos e serviços externos	<u>77.583.181</u>	<u>147.773.483</u>

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

A variação verificada na maioria das rubricas de fornecimentos e serviços externos resulta essencialmente da redução da atividade no âmbito da pandemia COVID-19. A redução de 35% de voos na operação, apresenta impacto nas rubricas de custos variáveis como combustíveis, taxas relativas a voo e aeroportuárias, *Handling* e *Catering*. De igual modo, o decréscimo de passageiros transportados em virtude da pandemia, justifica a variação de gastos com distribuição e comunicação (GDS), bem como as rubricas de comissões, igualmente impactadas com a quebra de receita verificada.

O aumento verificado em honorários e serviços especializados deveu-se à necessidade do Grupo contratar apoio especializado no processo com a CE, bem como auditorias e desenvolvimento e otimização de processos de áreas operacionais críticas.

A diminuição dos gastos em 2020 decorre da situação da pandemia COVID-19, contudo, na aviação algumas rubricas de custos são fixas ou semi-fixas, limitando o potencial de redução, por exemplo, a rubrica de manutenção e alugueres de motores. A SATA aproveitou a capacidade ociosa da frota, em virtude redução da operação regular, de forma a minimizar o impacto destas intervenções.

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

O aumento verificado na rubrica de outros - que inclui diversas rubricas com valores menos significativos – tais como transporte de mercadorias, relacionados com transporte de material para incorporação na manutenção de aeronaves, despesas com livros e documentação técnica, nomeadamente para utilização nas aeronaves.

30. Gastos com o pessoal e Reestruturação

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
<u>Remunerações</u>		
Orgãos sociais	551 392	238 063
Pessoal	<u>50 138 925</u>	<u>53 526 385</u>
	<u>50 690 317</u>	<u>53 764 448</u>
<u>Benefícios pós-emprego (Nota 20):</u>		
Plano de benefício definido	148 107	384 429
Plano de contribuição definida	920 006	938 633
Prémio de jubilação	<u>100 894</u>	<u>95 663</u>
	<u>1 169 008</u>	<u>1 418 725</u>
<u>Encargos sociais</u>		
Encargos sobre remunerações	9 703 338	11 557 138
Custos de acção social	69 227	68 809
Outros	<u>3 537 112</u>	<u>4 247 619</u>
	<u>13 309 677</u>	<u>15 873 566</u>
Custos com o pessoal	<u>65 169 002</u>	<u>71 056 740</u>

Por forma a fazer face à crise originada pela COVID-19, o Grupo teve de tomar algumas iniciativas. A variação negativa de 5,9 milhões de Euros, verificada nos custos com o pessoal deve-se ao efeito conjunto i) da implementação do *Lay-off* simplificado, a que o Grupo aderiu, no período de abril a junho, bem como a reduções salariais, e ii) à adesão a medidas de apoio à retoma económica, lançadas pelo Governo Regional dos Açores, como o Complemento Regional à Manutenção do Contrato de Trabalho, entre outras.

Adicionalmente, foram tomadas outras medidas em termos de recursos humanos, com impacto, como a suspensão de todo o trabalho extraordinário, salvo casos excepcionais; a suspensão de todos os processos de recrutamento e seleção em curso ou previstos realizar, exceto os absolutamente indispensáveis para a continuidade da operação; a implementação de um programa de pré-reformas e reformas antecipadas, entre outras.

No âmbito da situação da pandemia COVID-19, o Grupo aderiu à situação de *lay-off*, durante três meses, com início a 7 de abril de 2020 e terminus a 5 de junho de 2020, colocando colaboradores nesta situação (*lay-off* redução e *lay-off* suspensão), num total de 1.026 em abril, 1.180 em maio e 567 em junho, o montante recebido da Segurança Social a este respeito foi de 765 milhares de Euros.

Adicionalmente, foi submetida candidatura ao Complemento Regional de Manutenção dos Postos de Trabalho (CRMCT), tendo proporcionado um recebimento de 265 milhares de Euros da Direção Regional da Qualificação Profissional e emprego.

Na sequência destes apoios, o Grupo aderiu também ao programa IRNAE, tendo recebido cerca de 263 milhares de Euros, assim como também, no âmbito da medida Apoio Imediato à Liquidez (AIL), que resultou numa comparticipação de 180 milhares de Euros.

De referir que, uma vez que a SATA teve de continuar a assegurar os serviços mínimos, a sua flexibilidade em termos de colocar trabalhadores em *lay-off* foi muito limitada, ainda mais quando estávamos num período de pandemia, com tripulações inteiras a ficar em quarentena cada vez que havia casos suspeitos de COVID-19.

O número médio de empregados do Grupo encontra-se detalhado no Relatório de Gestão.

Gastos de reestruturação

Em 2020 o Grupo registou como gastos de reestruturação os montantes abaixo:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Pré- reformas e reformas antecipadas	13 722 555	-
Reestruturação - indemnizações	5 357 142	-
	<u>19 079 697</u>	<u>-</u>

No âmbito dos programas de pré-reforma ou suspensão do contrato de trabalho o Grupo 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 o Grupo suporta 50%, 65% ou 80% do seu vencimento base, respetivamente, para colaboradores com idades ente os 55 e 60 anos.

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

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

A 31 de dezembro de 2020 foi reconhecido na posição financeira consolidada um passivo correspondente ao valor presente dos salários a pagar até à idade da reforma, no valor de 13,7 milhões de Euros, fruto da adesão ao referido programa de 52 colaboradores (8 em situação de reforma antecipada e 44 em situação de pré-reforma).

Adicionalmente, em 2020, o Conselho de Administração, no âmbito do processo de reestruturação, constituiu uma provisão para reestruturação no valor de 5.357.142 Euros (Ver nota 18).

31. Outros rendimentos e ganhos

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Diferenças de câmbio favoráveis	408.639	481.062
Rendimentos suplementares	6.485	45.619
Ganhos em inventários	1.861	19.407
Ganhos em ativos tangíveis	1.600	-
Outros	66.909	273.708
	<u>485.494</u>	<u>819.796</u>

32. Outros gastos e perdas

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Comissões	920.010	2.516.427
Impostos	427.761	413.050
Penalidades	169.293	-
Juros de Mora	4.400	3.902
Perdas em inventários	1.846	2.991
Outros	284.033	151.803
	<u>1.807.344</u>	<u>3.088.173</u>

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

33. Gastos e rendimentos financeiros

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Gastos financeiros		
Juros de passivos com obrigações contratuais	7.210.616	5.293.673
Juros empréstimos	5.801.043	6.015.422
Comissões, taxas e outros	2.302.234	2.297.802
Juros suportados (Nota 38)	1.438.849	-
Juros de Mora	629.313	976.247
Desconto financeiro	-	1.350.737
	<u>17.382.055</u>	<u>15.933.881</u>
Rendimentos financeiros		
Juros obtidos (Nota 38)	1.468.285	4.291.507
Outros	11.303	26.563
	<u>1.479.588</u>	<u>4.318.070</u>
Diferenças de câmbio líquidas		
Rendas IFRS 16	7.511.296	(581.650)
	<u>7.511.296</u>	<u>(581.650)</u>

Durante o exercício de 2020, o reconhecimento do passivo da locação e respetivo *redelivery* associados a renegociações contratuais, entrada de uma nova aeronave e atualização de estimativas de custos de *phase-out* originaram despesas com juros no valor de, aproximadamente, 5.699 milhares de Euros, sendo o valor remanescente desta rubrica no montante de 1.512 milhares de Euros relacionado com locações das aeronaves pertencentes à frota da SATA Air Açores.

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

Os juros suportados (Nota 23 e 38) estão relacionados com valores a pagar ao GRA pelos apoios de tesouraria cedidos em 2020, tendo sido os mesmos totalmente amortizados até 31 de dezembro de 2020 (Nota 38).

Os juros obtidos decorrem do débito de juros de mora à Direção Regional Orçamento e Tesouro no ano de 2020.

A rubrica de comissões, taxas inclui os custos iniciais dos financiamentos no montante de 132 milhões de Euros, na sequência do auxílio de emergência concedido pela Comissão Europeia, para fazer face aos impactos provocados pela pandemia COVID-19 na liquidez das companhias, no âmbito da prestação das obrigações do serviço público.

34. Imposto do exercício

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Imposto s/ rendimento corrente (Nota 12)	(51.753)	(307.144)
Excesso/insuficiência estimativa imposto	50.080	17.212
Imposto s/ rendimento diferido (Nota 9)	<u>(2.216)</u>	<u>807.099</u>
Imposto sobre o rendimento	<u>(3.890)</u>	<u>517.167</u>

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Resultado antes de Imposto	(88.008.223)	(53.948.741)
Taxa de Imposto	16,8%	16,8%
	<u>(14.785.381)</u>	<u>(9.063.388)</u>
Prejuízos fiscais dedutíveis s/ Imposto diferido	11.374.988	7.592.235
Diferenças temporárias sem imposto diferido	3.392.113	615.966
Benefícios Fiscais	(78.879)	(103.789)
Tributação autónoma	127.862	207.888
Diferenças permanentes	(57.157)	251.771
Excesso/insuficiência estimativa anos anteriores	(50.080)	(17.212)
Dedução de prejuízos fiscais s/ Imposto diferido	-	-
Imposto diferido sobre prejuízos fiscais de anos anteriores	-	(638)
Outros ajustamentos	<u>80.424</u>	<u>-</u>
Imposto s/ rendimento	<u>3.890</u>	<u>(517.167)</u>
Taxa efetiva de imposto	0,0%	1,0%

As diferenças temporárias sem imposto diferido associado são maioritariamente referentes aos gastos de reestruturação registados em 2020 (Ver nota 30).

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

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

35. Compromissos

Compromissos com locações

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

36. Contingências

Garantias bancárias

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

Beneficiário	Início	2020			2019		
		Montante em divisa	Moeda	Euros	Montante em divisa	Moeda	Euros
Banco Europeu Investimento (BEI)	05-01-2010	7 054 091	EUR	7 054 091	7 054 091	EUR	7 054 091
Região Autónoma dos Açores	01-10-2015	875 000	EUR	875 000	6 750 000	EUR	6 750 000
Secretaria Regional Economia	30-06-2005	696 537	EUR	696 537	696 537	EUR	696 537
ARC- Airlines Reporting Corporation	10-04-2018	463 000	USD	377 299	463 000	USD	412 163
Massachussets Port Authority	06-12-2010	241 910	USD	197 132	241 910	USD	215 348
U.S. Customs and Border Protection	03-05-2008	230 000	USD	187 427	-	USD	-
AENA	26-10-2012	140 000	EUR	140 000	140 000	EUR	140 000
De Lage Landen Internacional B.V. - Sucursal em Portugal (NovaBase)	01-04-2017	125 313	EUR	125 313	125 313	EUR	125 313
Fraport AG Frankfurt Services wordline	30-11-2016	120 000	EUR	120 000	120 000	EUR	120 000
The Greater Toronto Airport Auth.	31-12-2009	176 866	CAD	113 141	176 866	CAD	121 153
Servisair	24-12-2008	90 000	CAD	57 573	90 000	CAD	61 650
Port of Oakland	15-12-2010	60 000	USD	48 894	60 000	USD	53 412
Direcção Geral das Alfândegas	28-04-2016	25 000	EUR	25 000	25 000	EUR	25 000
ANA Aeroportos, S.A.	26/06/2008	12 000	EUR	12 000	12 000	EUR	12 000
Ibéria Linhas de Espanha	04-12-2014	10 000	EUR	10 000	10 000	EUR	10 000
Direcção Geral das Alfândegas	28/04/2016	3 000	EUR	3 000	3 000	EUR	3 000
Estado Português	01-01-2011	-	EUR	-	297 629	EUR	297 629
				<u>10 042 407</u>			<u>16 097 296</u>

A garantia prestada à RAA resulta do contrato de concessão de atividade de transporte aéreo regular no Arquipélago dos Açores.

A garantia prestada ao BEI resulta do contrato de locação para a aquisição dos quatro aviões Bombardier Q 400.

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 2020 e 2019, o Grupo não apresenta ativos ou outros passivos contingentes passíveis de divulgação.

37. Perímetro da consolidação

As Empresas do grupo incluídas na consolidação à data de 31 de dezembro de 2020 e 2019 são as seguintes:

Designação	Atividade	Sede	31 de dezembro de 2020					
			Capital próprio	Ativos	Passivos	Volume de negócios	Lucro/ (prejuízo)	% detida
Sata Air Açores	Transporte aéreo regular inter-ilhas Assistência em escala ou handling Manutenção de aeronaves	Ponta Delgada	(99 280 967)	329 496 726	428 777 693	20 843 446	(17 750 038)	n.a.
Sata Internacional	Transporte aéreo regular	Ponta Delgada	(271 734 332)	149 334 928	421 069 259	56 924 750	(68 387 945)	100%
Sata Gestão Aeródromos	Gestão de infra-estruturas aeroportuárias	Ponta Delgada	1 603 839	9 572 612	7 968 773	3 274 308	(995 771)	100%
Azores Airlines Vacations América	Atividades relacionadas com viagens e turismo	EUA	969 539	2 136 602	1 167 063	309 540	(568 876)	100%
Azores Airlines Vacations Canada	Atividades relacionadas com viagens e turismo	Canadá	1 120 064	1 229 244	109 180	128 463	(309 482)	100%

Designação	Atividade	Sede	31 de dezembro de 2019					
			Capital próprio	Ativos	Passivos	Volume de negócios	Lucro/ (prejuízo)	% detida
Sata Air Açores (reespresso)	Transporte aéreo regular inter-ilhas Assistência em escala ou handling Manutenção de aeronaves	Ponta Delgada	(30 722 387)	260 357 336	291 079 723	40 794 847	1 979 705	n.a.
Sata Internacional	Transporte aéreo regular	Ponta Delgada	(203 346 386)	94 476 572	297 822 958	157 138 538	(55 813 508)	100%
Sata Gestão Aeródromos	Gestão de infra-estruturas aeroportuárias	Ponta Delgada	2 599 610	11 179 321	8 579 711	3 225 004	68 762	100%
Azores Airlines Vacations América	Atividades relacionadas com viagens e turismo	EUA	1 617 086	2 648 153	1 031 067	1 487 257	280 243	100%
Azores Airlines Vacations Canada	Atividades relacionadas com viagens e turismo	Canadá	1 524 907	1 904 612	379 705	605 364	47 306	100%

38. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, o Grupo SATA é detido em 100% pela SATA – Sociedade Açoreana de Transportes Aéreos, S.A. O último acionista do Grupo SATA é a Região Autónoma dos Açores.

Remuneração do Conselho de Administração

O Conselho de Administração do Grupo foi considerado de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da SATA. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2020, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração do Grupo ascenderam a 534.592 Euros.

Saldos e transações entre partes relacionadas

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

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Outras contas a receber (Nota 13)		
Governo Regional dos Açores	34 924 816	51 160 349
DRPFE	<u>229 424</u>	<u>541 569</u>
	<u>35 154 240</u>	<u>51 701 918</u>
Acréscimo de proveitos (Nota 13)		
Governo Regional dos Açores	<u>-</u>	<u>28 415 738</u>
	<u>-</u>	<u>28 415 738</u>
Outras contas a pagar (Nota 23)		
Governo Regional dos Açores	74 019 584	-
Secretaria Regional dos Transportes , Turismo e Energia	<u>4 091 783</u>	<u>3 917 445</u>
	<u>78 111 367</u>	<u>3 917 445</u>

Os valores a receber do GRA foram, na sua grande maioria liquidados, subsistindo parte das compensações relativas aos anos de 2020, 2019 e 2017. Adicionalmente, encontram-se ainda por receber os juros de mora cobrados pela SATA no valor de 1.468 milhares de Euros.

Os valores a pagar ao GRA a 31 de dezembro de 2020 referem-se à verba a devolver no âmbito da redução do capital social da SATA Air Açores, na sequência da decisão por parte do GRA em que a SATA deveria adotar as medidas necessárias para proceder à devolução dos valores dos aumentos de capital realizados no passado, não autorizados pela Comissão Europeia (processo totalmente concluído até à presente data), aos quais acrescem os juros, no montante de 1,4 milhões de Euros decorrentes do apoio à tesouraria concedido em 2020 (referente a um capital de 61 milhões de Euros) e liquidado no mesmo ano.

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Serviços prestados e subsídios à exploração (Notas 27 e 28)		
Secretaria Regional dos Transportes , Turismo e Energia	2 534 142	1 554 615
Governo Regional dos Açores	<u>45 374 127</u>	<u>42 808 228</u>
	<u>47 908 269</u>	<u>44 362 843</u>
Rendimentos financeiros (Nota 33)		
Governo Regional dos Açores	<u>1 468 285</u>	<u>4 291 476</u>
	<u>1 468 285</u>	<u>4 291 476</u>
Gastos financeiros (Nota 33)		
Governo Regional dos Açores	<u>1 438 849</u>	<u>-</u>
	<u>1 438 849</u>	<u>-</u>

A natureza dos saldos e transações com a Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas e a Direção Regional do Planeamento e Fundos Estruturais encontram-se descritas na nota das outras contas a receber (Nota 13) e outras contas a pagar (Nota 23)

39. Eventos subsequentes

A 17 de fevereiro de 2021 o Grupo SATA entregou à Comissão Europeia o Plano de Reestruturação, estando, neste momento, em processo de negociação e defesa do mesmo.

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

Simultaneamente, e de forma voluntária, foi decidido, tal como referido anteriormente, por parte do GRA, que a SATA adotasse as medidas necessárias para proceder à devolução dos valores dos aumentos de capital realizados anteriormente, processo totalmente concluído até à presente data (Ver Nota 16).

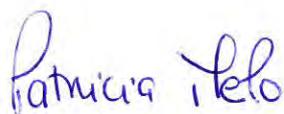
O auxílio estatal de 133.000 milhares de Euros aprovado a 18 de agosto de 2020 pela Comissão Europeia, ao abrigo das regras da UE em matéria de auxílios estatais, para apoio à liquidez da SATA Air Açores, foi concedido por um período de seis meses (auxílio de emergência).

No entanto, a SATA acordou com o Bankinter, S.A. – Sucursal em Portugal, com o Banco BPI, S.A. e com o Haintong Bank, S.A, a prorrogação dos respetivos prazos de vigência, tendo sido, através da Resolução do Conselho do Governo nº85/2021 de 16 de abril de 2021, autorizado nos termos previstos nas garantias prestadas pela Região Autónoma dos Açores, a alteração dos contratos de Financiamento e a manutenção das Garantias, mediante a sua reemissão.

A 30 de abril de 2021 a Comissão Europeia aprovou uma compensação pelos prejuízos sofridos em consequência direta das restrições de viagem impostas devido à pandemia de coronavírus no montante de 12 milhões de Euros a favor da SATA Air Açores. Adicionalmente, foi aprovado um montante que pode ir até 255,5 milhões de Euros de apoio adicional à liquidez da SATA Air Açores. Paralelamente, a Comissão Europeia alargou a investigação aprofundada em curso a outras medidas de apoio à SATA Air Açores, para avaliar se as medidas de apoio à reestruturação previstas pelo Governo Português a favor

da SATA estão em conformidade com as regras da União Europeia no que se refere à matéria de auxílios estatais a empresas em dificuldade financeira.

Contabilista Certificada



Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Luís Manuel da Silva Rodrigues
(Presidente)



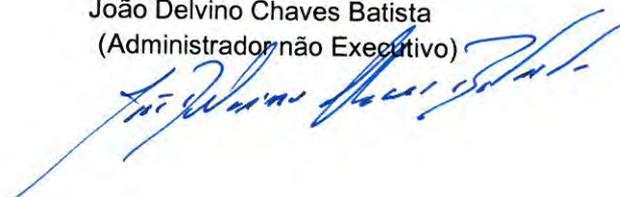
Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves
(Administradora)



Mário Rogério Carvalho Chaves
(Administrador)



João Delvino Chaves Batista
(Administrador não Executivo)



RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL (Contas Consolidadas 2020)

Exmo. Senhor acionista da
SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.,

Nos termos da lei e do mandato que nos conferiram, apresentamos o relatório sobre a atividade fiscalizadora desenvolvida e damos parecer sobre o relatório consolidado de gestão e as demonstrações financeiras consolidadas apresentadas pelo Conselho de Administração da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (o Grupo), relativamente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2020.

1. Relatório sobre a atividade desenvolvida

No desempenho das funções que lhe são cometidas, o Conselho Fiscal procedeu com a frequência e a extensão que entendeu necessárias, ao acompanhamento da atividade do Grupo, a uma revisão geral dos procedimentos contabilísticos relacionados com o processo de consolidação e a outros elementos comprovativos e do cumprimento do normativo legal e estatutário em vigor, tendo reunido com alguns responsáveis da entidade e dos órgãos de fiscalização.

O relatório consolidado de gestão satisfaz de um modo geral os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor e verificámos que existe concordância do seu conteúdo com as demonstrações financeiras consolidadas, que, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre o Grupo, não identificámos incorreções materiais, sendo esclarecedor da evolução dos negócios, do desempenho e da posição financeira da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., e do conjunto de empresas incluídas no perímetro de consolidação.

A SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. preparou e apresentou as demonstrações financeiras consolidadas em referência ao exercício findo em 31 de dezembro de 2020 de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS), adotadas pela União Europeia.

Verificámos que o perímetro de consolidação foi definido pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., como empresa consolidante, de harmonia com estabelecido na legislação em vigor e que, nos seus aspetos essenciais, foram apropriadamente aplicadas as normas de consolidação de contas definidas nessas normas internacionais.

Relativamente às empresas integradas no perímetro de consolidação, apreciamos o respetivo Relatório do Conselho de Administração e, quando aplicável, o Parecer e o Relatório emitidos pelo seu órgão de fiscalização e a Certificação Legal das Contas.

As demonstrações financeiras consolidadas do Grupo foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, embora essa continuidade se encontra essencialmente dependente da aprovação do Plano de Reestruturação por parte da Comissão Europeia, da

evolução da pandemia COVID 19 e da renovação do Contrato das Obrigações de Serviço Público de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores (a findar em setembro de 2021).

No entanto, existem acontecimentos ou condições que suscitam dúvidas significativas sobre a capacidade do Grupo em prosseguir em continuidade as suas operações, tais como: os capitais próprios negativos, sucessivos resultados líquidos negativos, passivo corrente largamente superior ao ativo corrente, acrescido do impacto da doença da COVID 19 no setor do transporte aéreo e dos efeitos na atividade operacional futura do Grupo, que terá de ser objeto de uma profunda alteração, uma vez que a simples reestruturação financeira será manifestamente insuficiente.

No âmbito das nossas competências, examinámos a demonstração da posição financeira consolidada em 31 de dezembro de 2020, a demonstração dos resultados consolidados, a demonstração do rendimento integral consolidado, demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados, a demonstração dos fluxos de caixa consolidados, do exercício findo naquela data e o anexo às demonstrações financeiras consolidadas.

2. Parecer

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

Tendo em consideração as informações recebidas do Conselho de Administração, bem como as conclusões constantes da Certificação Legal de Contas e Relatório de Auditoria sobre as demonstrações financeiras consolidadas, com as quais concordamos, o Conselho Fiscal é de parecer que o acionista único aprove o Relatório e Contas Consolidadas do exercício findo em 31 de dezembro de 2020.

Ponta Delgada, 28 de maio de 2021

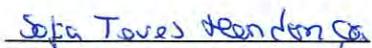
O Conselho Fiscal



Manuel Luís Fernandes Branco – Presidente



Carlos Eduardo Ferreira Oliveira - Vogal


Sofia Teves Mendonça – Vogal

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 CONSOLIDADAS

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras consolidadas anexas da **SATA AIR AÇORES – SOCIEDADE AÇORIANA DE TRANSPORTES AÉREOS, S.A.** (o Grupo), que compreendem a demonstração consolidada da posição financeira em 31 de Dezembro de 2020 (que evidencia um total de 266.487.702 euros e um total de capital próprio negativo de 369.288.204 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 88.012.112 euros), a demonstração consolidada dos resultados por naturezas, a demonstração consolidada do rendimento integral, a demonstração consolidada das alterações no capital próprio e a demonstração consolidada dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e o anexo às demonstrações financeiras consolidadas que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas na secção “Bases para opinião com reservas”, alíneas a), b) e c), as demonstrações financeiras consolidadas anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira consolidada da **SATA AIR AÇORES – SOCIEDADE AÇORIANA DE TRANSPORTES AÉREOS, S.A.** em 31 de Dezembro de 2020 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa consolidados relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

- a) Em 31 de Dezembro de 2020 e 2019 encontra-se registado um valor de 4.500 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais da **SATA Air Açores** respeitantes ao exercício de 2014, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Conforme divulgado na nota 1 do anexo contendo as notas explicativas, atendendo a que se encontra atualmente em curso a análise do Plano de Reestruturação 2021-2025 do Grupo apresentado à Comissão Europeia, em 17 de Fevereiro de 2021, no âmbito do auxílio de Estado aprovado pela referida Comissão em 18 de agosto de 2020, não foi realizada, a esta data, a análise da recuperabilidade dos referidos ativos por impostos diferidos, nos termos das IFRS. Tendo em consideração o acima exposto, conjugado com os resultados históricos da **SATA Air Açores**, o limite temporal da concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores e a incerteza da evolução futura da pandemia COVID-19 e seus impactos na atividade do transporte aéreo, concluímos que, em 31 de Dezembro de 2020, os ativos por impostos diferidos e os resultados acumulados se encontram sobreavaliados em 4.500 milhares de euros.

Sócios

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

- b) Em 31 de Dezembro de 2020 e 2019 encontra-se registado um valor de 10.461 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais da subsidiária SATA Internacional respeitantes aos exercícios de 2014 a 2016, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Conforme divulgado na nota 1 do anexo contendo as notas explicativas, atendendo a que se encontra atualmente em curso a análise do Plano de Reestruturação 2021-2025 do Grupo apresentado à Comissão Europeia, em 17 de Fevereiro de 2021, no âmbito do auxílio de Estado aprovado pela referida Comissão em 18 de agosto de 2020, não foi realizada, a esta data, a análise da recuperabilidade dos referidos ativos por impostos diferidos, nos termos das IFRS. Tendo em consideração o acima exposto, conjugado com os resultados históricos da SATA Internacional e a incerteza da evolução futura da pandemia COVID-19 e seus impactos na atividade do transporte aéreo, não nos é possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre a recuperabilidade dos referidos ativos por impostos diferidos, à data de 31 de Dezembro de 2020.
- c) Em 31 de Dezembro de 2020 encontra-se registado um valor de 104.071 milhares de euros (2019: 54.878 milhares de euros) de ativos por direito de uso decorrentes essencialmente de contratos de locação de aeronaves. Conforme divulgado na nota 1 do anexo contendo as notas explicativas, atendendo a que se encontra atualmente em curso a análise do Plano de Reestruturação 2021-2025 do Grupo apresentado à Comissão Europeia, em 17 de Fevereiro de 2021, no âmbito do auxílio de Estado aprovado pela referida Comissão em 18 de agosto de 2020, não foi realizada, a esta data, a análise da recuperabilidade dos referidos ativos, nos termos da IAS 36 – Imparidade de ativos. Tendo em consideração o acima exposto, conjugado com o histórico de fluxos de caixa operacionais negativos do Grupo e com a incerteza da evolução futura da pandemia COVID-19 e seus impactos na atividade do transporte aéreo, não nos é possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre a recuperabilidade dos ativos por direito de uso decorrentes essencialmente de contratos de locação de aeronaves, à data de 31 de Dezembro de 2020.

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 consolidadas” abaixo. Somos independentes das entidades que compõem o Grupo 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.

Sócios

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

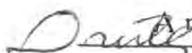
Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.1.5 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras consolidadas do exercício findo em 31 de Dezembro de 2020 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo por base (i) a aprovação da Comissão Europeia, em 18 de agosto de 2020, de apoio à liquidez do Grupo, sob a forma de garantia de empréstimo, no montante de 133 milhões de euros, ao abrigo das regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais; (ii) o Plano de Reestruturação 2021-2025 apresentado pelo Grupo à Comissão Europeia, em 17 de Fevereiro de 2021, o qual apresenta uma perspetiva de crescimento gradual da sua atividade, apesar da redução relevante embutida nas projeções face à sua atividade prévia à pandemia COVID-19, conjugada com uma estratégia de reestruturação de frota e de rede e redução de custos operacionais, estando, atualmente, em processo de negociação e defesa do mesmo; (iii) a devolução respeitante aos aumentos de capital realizados em anos anteriores pelo acionista, no valor de 73 milhões de euros; e (iv) o apoio financeiro acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.5 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da aprovação de um Plano de Reestruturação por parte da Comissão Europeia, (ii) da evolução da pandemia COVID-19, nomeadamente quanto ao cenário de um eventual agravamento da mesma para além do que se estima no Plano de Reestruturação 2021-2025 que venha a ser aprovado, (iii) bem como da renovação do atual contrato de concessão do serviço público aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores, o qual finda em Setembro de 2021.

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

No entanto, tendo em consideração o cenário base considerado nas projeções embutidas no Plano de Reestruturação 2021-2025 e a expectativa quanto à sua aprovação por parte da Comissão Europeia, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez do Grupo se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas, a esta data, para o prazo de doze meses.

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



A nossa opinião não é modificada em relação a esta matéria.

Sócios

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

Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras consolidadas

O órgão de gestão é responsável pela:

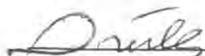
- preparação de demonstrações financeiras consolidadas que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa do Grupo de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia;
- elaboração do relatório consolidado de gestão nos termos legais e regulamentares;
- criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras consolidadas isentas de distorções materiais devido a fraude ou erro;
- adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- avaliação da capacidade do Grupo de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira do Grupo.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras consolidadas

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

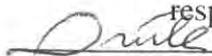
Como parte de uma auditoria de acordo com as ISAs, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:



Sócios

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

- identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras consolidadas, 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 do Grupo;
- avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade do Grupo 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 consolidadas 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 o Grupo descontinue as suas atividades;
- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras consolidadas, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- obtemos prova de auditoria suficiente e apropriada relativa à informação financeira das entidades ou atividades dentro do Grupo para expressar uma opinião sobre as demonstrações financeiras consolidadas. Somos responsáveis pela orientação, supervisão e desempenho da auditoria do Grupo e somos os responsáveis finais pela nossa opinião de auditoria;



Sócios

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

- 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 consolidado de gestão com as demonstrações financeiras consolidadas.

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório consolidado de gestão

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 3, al. e) do Código das Sociedades Comerciais, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas na secção “Bases para opinião com reservas” do Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras consolidadas, somos de parecer que o relatório consolidado 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 consolidadas auditadas e, tendo em conta o conhecimento e a apreciação sobre o Grupo, não identificámos incorreções materiais.

Ponta Delgada, 28 de Maio de 2021



Duarte Giesta & Associado, SROC, Lda.
representada por
Duarte Félix Tavares Giesta (ROC nº520)



Relatório de Auditoria

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras consolidadas

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras consolidadas anexas da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (o Grupo), que compreendem a demonstração da posição financeira consolidada em 31 de dezembro de 2020 (que evidencia um total de 266.487.702 euros e um total de capital próprio negativo de 369.288.204 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 88.012.112 euros), a demonstração dos resultados consolidados e a demonstração do rendimento integral consolidado, a demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados e a demonstração dos fluxos de caixa consolidados relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras consolidadas que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras consolidadas anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira consolidada da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. em 31 de dezembro de 2020 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa consolidados relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

- a) Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 encontra-se registado um valor de 4.500 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais da SATA Air Açores respeitantes ao exercício de 2014, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Conforme divulgado na nota 1 do anexo contendo as notas explicativas, atendendo a que se encontra atualmente em curso a análise do Plano de Reestruturação 2021-2025 do Grupo apresentado à Comissão Europeia, em 17 de fevereiro de 2021, no âmbito do auxílio de Estado aprovado pela referida Comissão em 18 de agosto de 2020, não foi realizada, a esta data, a análise da recuperabilidade dos referidos ativos por impostos diferidos, nos termos das IFRS. Tendo em consideração o acima exposto, conjugado com os resultados históricos da SATA Air Açores, o limite temporal da concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores e a incerteza da evolução futura da pandemia COVID-19 e seus impactos na atividade do transporte aéreo, concluímos que, em 31 de dezembro de 2020, os ativos por impostos diferidos e os resultados acumulados se encontram sobreavaliados em 4.500 milhares de euros.
- b) Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 encontra-se registado um valor de 10.461 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais da subsidiária SATA Internacional respeitantes aos exercícios de 2014 a 2016, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Conforme divulgado na nota 1 do anexo contendo as notas explicativas, atendendo a que se encontra atualmente em curso a análise do Plano de Reestruturação 2021-2025 do Grupo apresentado à Comissão Europeia, em 17 de fevereiro de 2021, no âmbito do auxílio de Estado aprovado pela referida Comissão em 18 de agosto de 2020, não foi realizada, a esta data, a análise da recuperabilidade dos referidos ativos por impostos diferidos, nos

PricewaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.

Sede: Palácio Sottomayor, Rua Sousa Martins, 1 - 3º, 1069-316 Lisboa, Portugal

Receção: Palácio Sottomayor, Avenida Fontes Pereira de Melo, nº16, 1050-121 Lisboa, Portugal

Tel: +351 213 599 000, Fax: +351 213 599 999, www.pwc.pt

Matriculada na CRC sob o NIPC 506 628 752, Capital Social Euros 314.000

Inscrita na lista das Sociedades de Revisores Oficiais de Contas sob o nº 183 e na CMVM sob o nº 20161485

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

c) Em 31 de dezembro de 2020 encontra-se registado um valor de 104.071 milhares de euros (2019: 54.878 milhares de euros) de ativos por direito de uso decorrentes essencialmente de contratos de locação de aeronaves. Conforme divulgado na nota 1 do anexo contendo as notas explicativas, atendendo a que se encontra atualmente em curso a análise do Plano de Reestruturação 2021-2025 do Grupo apresentado à Comissão Europeia, em 17 de fevereiro de 2021, no âmbito do auxílio de Estado aprovado pela referida Comissão em 18 de agosto de 2020, não foi realizada, a esta data, a análise da recuperabilidade dos referidos ativos, nos termos da IAS 36 – Imparidade de ativos. Tendo em consideração o acima exposto, conjugado com o histórico de fluxos de caixa operacionais negativos do Grupo e com a incerteza da evolução futura da pandemia COVID-19 e seus impactos na atividade do transporte aéreo, não nos é possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre a recuperabilidade dos ativos por direito de uso decorrentes essencialmente de contratos de locação de aeronaves, à data de 31 de dezembro de 2020.

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 consolidadas” abaixo. Somos independentes das entidades que compõem o Grupo nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.1.5 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras consolidadas do exercício findo em 31 de dezembro de 2020 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo por base (i) a aprovação da Comissão Europeia, em 18 de agosto de 2020, de apoio à liquidez do Grupo, sob a forma de garantia de empréstimo, no montante de 133 milhões de euros, ao abrigo das regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais; (ii) o Plano de Reestruturação 2021-2025 apresentado pelo Grupo à Comissão Europeia, em 17 de fevereiro de 2021, o qual apresenta uma perspetiva de crescimento gradual da sua atividade, apesar da redução relevante embutida nas projeções face à sua atividade prévia à pandemia COVID-19, conjugada com uma estratégia de reestruturação de frota e de rede e redução de custos operacionais, estando, atualmente, em processo de negociação e defesa do mesmo; (iii) a devolução respeitante aos aumentos de capital realizados em anos anteriores pelo acionista, no valor de 73 milhões de euros; e (iv) o apoio financeiro acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.5 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da aprovação de um Plano de Reestruturação por parte da Comissão Europeia, (ii) da evolução da pandemia COVID-19, nomeadamente quanto ao cenário de um eventual agravamento da mesma para além do que se

estima no Plano de Reestruturação 2021-2025 que venha a ser aprovado, (iii) bem como da renovação do atual contrato de concessão do serviço público aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores, o qual finda em setembro de 2021.

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

No entanto, tendo em consideração o cenário base considerado nas projeções embutidas no Plano de Reestruturação 2021-2025 e a expectativa quanto à sua aprovação por parte da Comissão Europeia, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez do Grupo se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas, a esta data, para o prazo de doze meses.

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

A nossa opinião não é modificada em relação a esta matéria.

Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras consolidadas

O órgão de gestão é responsável pela:

- a) preparação de demonstrações financeiras consolidadas que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira consolidada, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa consolidados do Grupo de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia;
- b) elaboração do relatório consolidado 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 consolidadas 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 do Grupo de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira do Grupo.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras consolidadas

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras consolidadas 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 consolidadas, 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 do Grupo;
- 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 do Grupo 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 consolidadas 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 o Grupo descontinue as suas atividades;
- e) avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras consolidadas, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- f) obtemos prova de auditoria suficiente e apropriada relativa à informação financeira das entidades ou atividades dentro do Grupo para expressar uma opinião sobre as demonstrações financeiras consolidadas. Somos responsáveis pela orientação, supervisão e desempenho da auditoria do Grupo e somos os responsáveis finais pela nossa opinião de auditoria; e

g) 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 consolidado de gestão com as demonstrações financeiras consolidadas.

Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório consolidado de gestão

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas na secção “Bases para a opinião com reservas” do Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras consolidadas, o relatório consolidado 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 consolidadas auditadas e, tendo em conta o conhecimento e a apreciação sobre o Grupo, não identificámos incorreções materiais.

28 de maio de 2021

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



Hugo Miguel Patrício Dias, R.O.C.

Será tempo de reajustar planos, face ao mundo incerto em que vivemos. É hora de retomar a estratégia que permitirá desenvolver todo o potencial do Grupo SATA.

Seja muito bem-vindo a bordo, esteja onde estiver!

Analisámos o presente e planeámos novamente o futuro, com novos conhecimentos, mas sobretudo com uma nova realidade. Uma realidade que encaramos com toda a positividade, certos de que, junto com os desafios, nos traz excelentes oportunidades.

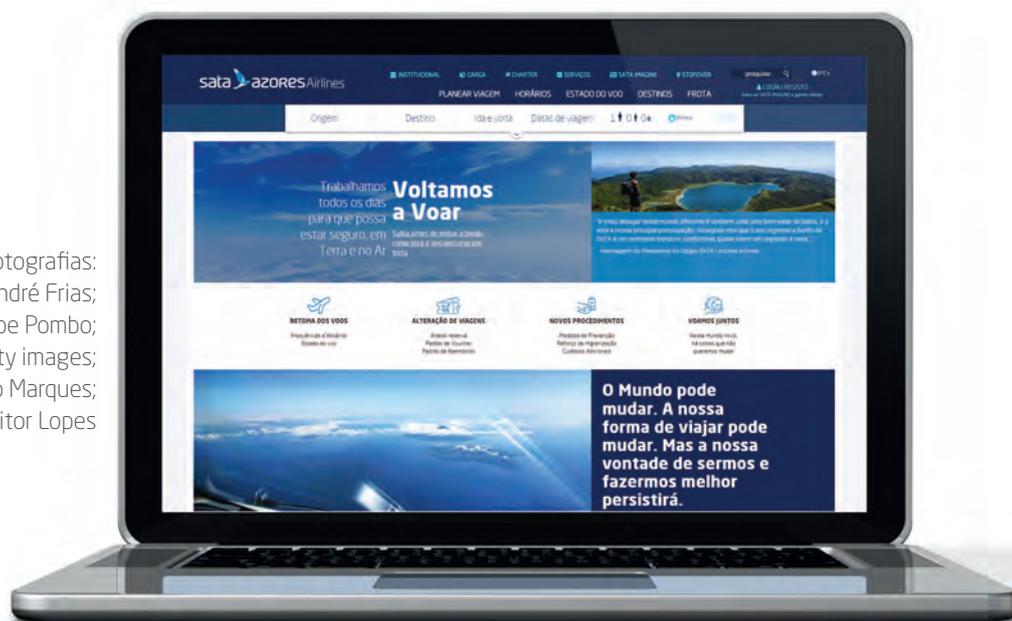
Retomamos a nossa missão com o objetivo de sempre: simplificar, acolher e receber bem todos os que nos procuram.

Oferecemos mais do que a experiência de uma viagem: oferecemos segurança, aconchego e tranquilidade, através de um serviço que se guia por princípios de responsabilidade social e ambiental.

Oferecemos uma experiência verdadeiramente açoriana, esteja a bordo de um dos nossos aviões ou na tranquilidade da sua casa, a navegar no nosso site. Esteja nos Açores ou em qualquer lugar do mundo.



Fotografias:
Airbus; Alexandre Sousa; André Frias;
Bombardier; Filipe Pombo;
Filipe Martins do Vale; Getty images;
Paulo Melo; Pedro Marques;
Vasco Lopes Cordeiro; Vitor Lopes





WWW.AZORES AIRLINES.PT

VOAMOS
JUNTOS



sata | azores Airlines

voamos juntos