



# Relatório Integrado 2019

Desempenho Financeiro, Social e Ambiental do  
Grupo SATA

## Índice

Sobre o Relatório	3
Mensagem do Conselho de Administração	4
Indicadores-Chave	5
Principais acontecimentos 2019	7
Grupo SATA	8
<i>Governance</i>	12
Envolvente externa	16
Estratégia	21
Diálogo com <i>stakeholders</i>	29
A - Desempenho Económico	33
B - Desempenho Social	54
C - Desempenho Ambiental	61
Anexos	65

## 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 da SATA durante o ano de 2019 - 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 orientações do *International Integrated Reporting Council (IIRC)* 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.sata.pt](http://www.sata.pt) ou proceda ao envio de um *e-mail* através do endereço eletrónico [info@sata.pt](mailto:info@sata.pt).

## Mensagem do Conselho de Administração

Tendo o atual Conselho de Administração tomado posse no início de 2020, a sua avaliação à situação financeira das empresas do Grupo SATA para o ano 2019 não poderia decorrer do conhecimento empírico ou de conhecimento profundo dos fatores que terão contribuído para os resultados negativos do Grupo SATA.

De qualquer modo, é do conhecimento público, que a situação financeira em que se encontra o Grupo SATA tem sido o resultado da acumulação, que se verifica ao longo dos últimos anos, de resultados operacionais e financeiros negativos que se agravaram, sucessivamente, e que se agudizaram perante a dificuldade de conter os custos de exploração crescentes ou de incrementar, de forma consequente a receita obtida.

A conjugação de fatores negativos de ordem diversa, exógenos e endógenos, não permitiram que em 2019 fosse invertida a tendência negativa verificada em exercícios anteriores ou sanar, por completo, questões operacionais herdadas do passado e que inviabilizaram, ainda em 2019, a oferta de um serviço de transporte aéreo consentâneo com as expectativas. Adicionalmente, nas contas de 2019, refletem-se, ainda, impactos contabilísticos relacionados com a eliminação de reservas às contas transportadas de anos anteriores e com a obrigação da adoção da norma contabilística IFRS 16.

Algumas medidas de reestruturação implementadas em 2019 foram surtindo efeitos ao longo do ano, tendo sido possível constatar alguma evolução, já no início de 2020. Não obstante, a situação financeira das empresas dos Grupo, em particular das duas transportadoras aéreas, está ainda muito longe de ter alcançado o desejável ponto de equilíbrio.

Apesar das reformas que se encontram já em curso, e de um plano de negócios transformacional que se pretende ver implementado nos próximos anos, é certo que à data de fecho das contas do ano 2019, encontramos-nos, já em 2020 perante um cenário de crise absolutamente extraordinário, provocado pela pandemia COVID 19 e que nada tem a ver com a situação presente ou passada do Grupo SATA. Este cenário de pandemia progride, dia a dia, e alastra a todos os países do Mundo e a todas as companhias aéreas, numa altura em que todos os voos comerciais das transportadoras aéreas do Grupo SATA se encontram suspensos por tempo, ainda, indeterminado.

Neste contexto, as perspetivas de médio prazo para o Grupo SATA alinham-se com as perspetivas que a IATA avançou para o setor do transporte aéreo, mesmo perante um cenário de enorme desconhecimento sobre o evoluir da situação a nível global, nacional e regional. Esta crise, sem precedentes na história da aviação comercial, exige a tomada de medidas igualmente excecionais, cuja amplitude e eficácia é, ainda, desconhecida.

É neste cenário de incerteza quanto ao futuro que nos encontramos. Contudo, a forma como até aqui o Grupo SATA tem superado os desafios que se apresentaram, faz-nos acreditar que não será por falta de empenho, de conhecimento e de combatividade que não travaremos mais esta batalha.

## Indicadores-Chave

ECONÓMICO	2018	2019	Varição 19/18
Resultado operacional (milhares €)	(60.337)	(42.433)	-30%
EBITDA* (milhares €)	(52.565)	(24.267)	-54%
EBITDAR (milhares €)	(28.751)	(20.847)	-27%
Dívida líquida (milhares €)	208.418	307.723	48%
Gastos em combustível (milhares €)	46.480	42.134	-9%
OPERACIONAL	2018	2019	Varição 19/18
City-pairs - Destinos (N.º)	48	46	-4%
Voos (N.º)	21.643	22.252	3%
Passageiros (LUTs)	1.621.992	1.712.673	6%
Taxa de ocupação (%)	76,2%	80,1%	4 p.p.
OPERACIONAL SATA SGA	2018	2019	Varição 19/18
Total de movimentos de aeronaves (MOV)	5.952	6.224	5%
Total de movimentos de passageiros (PAX)	270.606	293.295	8%
Carga + correio nos aeródromos (kg)	1.017.088	1.111.338	9%

SOCIAL	2018	2019	Varição 19/18
Colaboradores (N.º)	1.357*	1.410*	4%
Horas de formação (N.º)	69.607	79.132	14%

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

AMBIENTAL	2018	2019	Varição 19/18
Consumo de <i>jet fuel</i> das aeronaves (litros)	82.250.822	76.666.175	-7%
Emissões de CO <sub>2</sub> das aeronaves (t CO <sub>2</sub> e)	248.284	179.204	-28%
Taxa de valorização (%)	76%	67%	-8 p.p
Derrames	0	0	0%

## Principais acontecimentos 2019

Janeiro	As transportadoras SATA Air Açores e SATA Internacional   Azores Airlines obtiveram a pontuação máxima, no rating de segurança anualmente publicado pelo site AirlineRating.Com
Fevereiro	Azores Airlines descontinuou Providence e reforça ligações a Boston.
Março	Os Açores foram o foco da promoção da SATA na Bolsa de Turismo de Lisboa. A abertura da Bolsa de Turismo de Lisboa foi o momento escolhido para anunciar publicamente o reforço da parceria entre o Grupo SATA e a Associação Portuguesa de Agentes de Viagens e Turismo.
Maiο	A companhia aérea SATA Air Açores foi certificada pelo INEM, Entidade Formadora Acreditada para ministrar formação de Suporte Básico de Vida e de Desfibrilhação Automática Externa.
Junho	A SATA Azores Airlines e a companhia aérea canadiana WestJet estabeleceram um acordo de code-share.
Julho	A companhia aérea SATA Internacional - Azores Airlines recebeu o primeiro Airbus A321 LR neo, tornando-se a mais recente operadora deste modelo de avião de longo curso e de corredor único. O novo A321 LRneo da SATA Azores Airlines realizou o seu primeiro voo comercial no dia 17 de julho, de Ponta Delgada para Toronto.
Novembro	Em resposta ao expetável acréscimo de procura nas ligações entre os Açores e o Continente e entre os Açores e a Madeira, a SATA Azores Airlines e SATA Air Açores reforçaram a sua operação no Natal e Passagem de Ano com a realização de frequências adicionais e com o aumento de capacidade.
Dezembro	O Grupo SATA e a CP- Comboios de Portugal celebraram uma parceria comercial com o objetivo de oferecer condições mais vantajosas na aquisição de serviços prestados pelas duas empresas.

Em termos de reconhecimento e certificações, em 2019 destacam se as seguintes iniciativas:



As transportadoras SATA Air Açores e SATA Internacional | Azores Airlines obtiveram a pontuação máxima, no rating de segurança anualmente publicado pelo site AirlineRating.Com

A companhia aérea SATA Air Açores foi certificada pelo INEM, Entidade Formadora Acreditada para ministrar formação de Suporte Básico de Vida e de Desfibrilhação Automática Externa.

## Grupo SATA

A SATA é atualmente um Grupo constituído por cinco empresas com personalidades jurídicas distintas: SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines, Azores Vacations Canada e Azores Vacations America e SATA Gestão de Aeródromos, cujo centro de decisão está localizado na Região Autónoma dos Açores, ilha de São Miguel, cidade de Ponta Delgada. Estas empresas têm assumido um papel relevante nas acessibilidades dos habitantes das ilhas dos Açores e como instrumento indispensável à consolidação e desenvolvimento económico e social da Região Autónoma.	<b>SATA Air Açores   100% Governo Regional</b> Fundada em 1941, serve atualmente as 9 ilhas do Arquipélago dos Açores, através de um serviço público de transporte aéreo. Em 2011 passou a operar as ligações entre os Açores, Madeira, Canárias, e Algarve, em nome da SATA Internacional - Azores Airlines.
	<b>SATA Internacional – Azores Airlines   100% SATA Air Açores</b> Fundada em 1995, participa nas ligações aéreas entre os Açores e o exterior, oferecendo rotas aéreas para a Europa e América do Norte, ampliando o âmbito da sua operação aérea regular com a realização de operações <i>charter</i> para variados destinos. Tem vindo a reforçar a presença nos mercados Europeus.
	<b>SATA Gestão de Aeródromos   100% SATA Air Açores</b> Constituída em 2005, gere quatro das nove infraestruturas aeroportuárias existentes na Região Autónoma dos Açores (Pico, Graciosa, Corvo e São Jorge) e a Aerogare das Flores. Promove e executa o planeamento e a exploração do serviço público de apoio aeroportuário à aviação civil.
	<b>Azores Vacations Canada e Azores Vacations America   100% SATA Air Açores</b> Operadores turísticos localizados no Canadá e nos E.U.A, desde 1985. Atualmente promovem a oferta de ligações constantes, ao longo do ano, entre a América do Norte e Portugal Continental e Insular e comercializam a operação da SATA Internacional – Azores Airlines nesses países.

## Missão e Valores

### Missão

Desenvolver de modo sustentado toda a atividade de transporte aéreo relacionado com os Açores através de uma operação com vocação atlântica assente num serviço fiável, hospitaleiro e inovador.

### Valores

#### Simpatia

A SATA aposta na hospitalidade do seu serviço. A bordo e em terra faz por oferecer um serviço atento e cuidado, bem como procura transportar, para onde quer que voe, a genuinidade, simplicidade e amabilidade da alma açoriana.

#### Fiabilidade

A SATA faz da pontualidade das suas ligações e fiabilidade da sua ação um ponto primordial no seu desempenho, procedendo a constantes auditorias na procura constante de alcançar a excelência na sua atuação.

#### Inovação

O Grupo SATA elegeu o valor inovação como principal vetor da sua atuação. Ao longo dos últimos anos, tem apostado nas novas tecnologias, com o objetivo de oferecer aos passageiros e aos seus parceiros soluções cómodas, inovadoras e práticas.

## Colaboradores

No final de 2019, a SATA contava com os seguintes colaboradores:

**SATA Air Açores**

**750**

**SATA Internacional  
– Azores AirAirlines**

**633**

**SATA Gestão  
Aeródromos**

**27**

**Azores Vacations  
Canadá**

**10**

**Azores Vacations  
America**

**14**



## Rotas

O Grupo SATA liga, em parceria com outras companhias, mais de oitenta destinos, com voos entre continentes, arquipélagos e ilhas, contribuindo para a satisfação das necessidades de mobilidade dos açorianos e, ao mesmo tempo, para a redução do isolamento dos Açores e promoção do destino turístico da região.

De seguida são apresentadas as rotas operadas pela SATA, por destino em 2019:



## Frota

O Grupo SATA realizou importantes investimentos com vista à renovação da sua frota. As recentes aquisições visam proporcionar aos passageiros a melhor experiência de voo, ao mesmo tempo que posicionam a SATA e a Azores Airlines como duas companhias aéreas ecologicamente eficientes e adaptadas quer às exigências das operações aérea inter-ilhas, quer ao alargamento da sua operação atlântica.

Durante o ano de 2019 a frota do Grupo SATA foi composta por 12 aeronaves distribuídas pela SATA Air Açores e SATA Internacional - Azores Airlines, tratando-se de equipamentos modernos, eficientes e confortáveis, para rotas de curto, médio e longo curso.



### SATA Internacional- Azores Airlines:

3 Airbus A320-200  
2 Airbus A321neo  
1 Airbus A321neo LR

### SATA Air Açores:

4 Bombardier Q400  
2 Bombardier Q200

Airbus A321LR neo



Airbus  
A321LR  
neo

#### A321neo LR

A321 - 253NX  
Reatores CFM Leap - 1A33  
Impulso: 33.000 Lbs  
Comprimento: 44.51 m  
Envergadura: 35.80 m  
Altura: 11.70 m  
Velocidade Cruzeiro: 900 Km/h  
Altitude máxima: 11.900 m  
Alcance: 7.400 Km  
Capacidade Combustível: 26.700 Lt  
Nº passageiros: 186

Airbus A321 neo



Airbus  
A321 neo

#### A321neo

A321 - 253N  
Reatores CFM Leap - 1A33  
Impulso: 33.000 Lbs  
Comprimento: 44.51 m  
Envergadura: 35.80 m  
Altura: 11.70 m  
Velocidade Cruzeiro: 900 Km/h  
Altitude máxima: 11.900 m  
Alcance: 8.200 Km  
Capacidade Combustível: 30.292 Lt  
Nº passageiros: 190  
Entre cadeiras - Económica: 79 cm

Airbus A320



### A320

A320 - 214  
Reatores CFM (G.E/SNECMA),  
CFM56 - 5B  
Impulso: 27.000 Lbs  
Comprimento: 37.57 m  
Envergadura: 34.10 m  
Altura: 11.76 m  
Velocidade Cruzeiro: 900 Km/h  
Altitude máxima: 10.600 m  
Alcance: 4.400 Km  
Capacidade Combustível: 23.859 Lt  
Nº passageiros: 165  
Entre cadeiras - Económica: 79 cm

Bombardier Q400



### Q400

Bombardier Q400 Nextgen  
Motores Pratt & Whitney Canada  
PW150A  
Potência: 5,071 SHP  
Comprimento: 32.83 m  
Envergadura: 28.42 m  
Altura: 8.34 m  
Velocidade Cruzeiro: 667 Km/h  
Altitude máxima: 7.620 m  
Alcance: 2.656 Km  
Capacidade Combustível: 6.526 Lt  
Nº passageiros: 80  
Entre cadeiras - Económica: 74

Bombardier Q200



### Q200

Bombardier Q200  
Motores Pratt & Whitney Canada  
PW123C/D  
Potência: 2,150 SHP  
Comprimento: 22.25 m  
Envergadura: 25.91 m  
Altura: 7.49 m  
Velocidade Cruzeiro: 535 Km/h  
Altitude máxima: 7.620 m  
Alcance: 1.839 Km  
Capacidade Combustível: 3.160 Lt  
Nº passageiros: 37  
Entre cadeiras - Económica: 79

## Governance

A SATA atua no sentido de garantir que a sua estrutura e funcionamento organizacionais se encontram devidamente alinhados com os Princípios de Bom Governo do Setor Empresarial do Estado e com as boas práticas internacionais. Os órgãos sociais e colaboradores desenvolvem as suas atividades com salvaguarda de questões éticas e de acordo com os padrões de conduta recomendados.

### Princípios do Governo de Sociedade

A SATA fomenta internamente uma cultura de controlo, segregação de funções e prevenção de conflitos de interesses, e ao mesmo tempo, promove também o princípio da transparência e integridade com o mercado.

Com vista a garantir o envolvimento de todos os seus *stakeholders*, a SATA procede à divulgação de todas as informações de carácter corporativo, estratégico e relacionadas com alterações da sua envolvente que afetem a sua operacionalidade, de forma responsável e verdadeira. A elaboração de pareceres sobre a situação económico-financeira da SATA, assegurada pelo seu órgão de fiscalização, contribui para a tomada de decisão informada por parte do acionista.

- Adaptabilidade
- Auditoria
- Prevenção de conflito de interesses
- Controlo
- Integridade com o mercado
- Respeito
- Responsabilização
- Segregação de funções
- Transparência

### Órgãos de Gestão – SATA Air Açores

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

*Os órgãos sociais atuais da SATA Air Açores foram eleitos a 13 de agosto de 2018, para o triénio 2018-2020.*

De referir que por Decreto Legislativo Regional n.º 15/2018/A, que entrou em vigor a 21 de dezembro de 2018, foi determinada a extinção da SATA - Sociedade de Transportes Aéreos, SGPS, S. A., constituída pelo Decreto Legislativo Regional n.º 23/2005/A, de 20 de outubro. A empresa foi dissolvida com efeitos a 21 de dezembro do ano anterior.

Deste modo, no exercício findo em 31 de dezembro de 2019, a SATA Air Açores preparou pela segunda vez as suas demonstrações financeiras consolidadas, incluindo o exercício findo em 31 de dezembro de 2018 para efeitos comparativos.

#### Responsabilidades

Assembleia Geral	<ul style="list-style-type: none"><li>• 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);</li><li>• Analisar e aprovar as linhas e as orientações de carácter estratégico;</li><li>• Eleger os membros dos órgãos sociais, definindo a fixação e alteração da sua remuneração.</li></ul>
Conselho Fiscal	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fiscalizar a administração da empresa relativamente ao cumprimento da lei, estatutos e regulamentos aplicáveis;</li><li>• Verificar e elaborar um parecer sobre os documentos de prestação de contas através da realização de auditorias internas, assegurando o cumprimento dos <i>standards</i> internacionais definidos.</li></ul>
Conselho de Administração	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gerir os negócios da empresa e tomar decisões relativas ao objeto social que são da sua exclusiva competência e responsabilidade;</li><li>• Aprovar os principais objetivos, políticas e orientações de gestão;</li><li>• 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.</li></ul>

#### Assembleia Geral

Nome do Presidente	Nome do Vice-Presidente	Nome do Secretário	Reuniões	Remuneração
--------------------	-------------------------	--------------------	----------	-------------

Noé Venceslau Pereira Rodrigues	Cristina Paula Ribeiro Amaral	Joana Torres Decq Mota	<p><b>N.º reuniões:</b> 6</p> <p><b>% de participação:</b> 100%</p> <p><b>Principais deliberações:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aprovação do Relatório de Gestão e Contas do Exercício de 2018</li> <li>- Deliberação sobre a Proposta de Aplicação de Resultados</li> <li>- Eleição do Conselho Fiscal</li> <li>- Fixação da remuneração dos membros do Conselho Fiscal</li> <li>- Apreciação geral da administração e fiscalização da sociedade</li> </ul>	A política de remunerações da SATA não contempla qualquer componente remuneratória relativamente aos membros que compõe a Assembleia Geral, pelo que estes não auferem qualquer remuneração pelo exercício das suas funções enquanto membros que compõe este órgão social.
---------------------------------	-------------------------------	------------------------	--	--

### Conselho Fiscal

Nome do Presidente	Vogais		Remuneração
Manuel Luís Fernandes Branco	Carlos Eduardo Ferreira Oliveira	Sofia Teves Mendonça	Foi fixada a remuneração mensal de 600 euros para o Presidente, e de 400 euros para os restantes vogais.



### Revisor Oficial de Contas

Nome do Revisor Oficial de Contas	Data da primeira designação	N.º de mandatos	Duração do mandato	Remuneração
Duarte Félix Tavares Giesta	2010	Quarto mandato	3 anos civis	A remuneração do Revisor Oficial de Contas e Fiscal Único é de 14.358€ pelos serviços de auditoria e revisão legal das contas efetuados.
Catarina Isabel Furtado Pacheco	Suplente	-		

### Conselho de Administração

O Conselho de Administração, no final de 2019, encontra-se composto por três administradores executivos, encontrando-se perfeitamente definidas as responsabilidades e áreas de competência do negócio de cada um.

Nome do membros do Conselho de Administração	Pelouros	Indicadores
<p><b>Presidente da SATA Air Açores, SATA Internacional – Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos</b> <i>Chief Executive Officer</i></p> <p>António Luís Gusmão Teixeira</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Secretariado Geral</li> <li>• Gestão de Aeródromos</li> <li>• Direção de Handling</li> <li>• Gabinete de Planeamento e Controlo de Gestão</li> <li>• CCO</li> <li>• Gabinete de Auditoria e Qualidade de Serviço</li> <li>• Direção Geral Comercial</li> <li>• Gabinete de Comunicação Institucional e Imagem</li> <li>• Direção de Contabilidade e Finanças</li> <li>• Serviços Jurídicos e Corporativos</li> </ul>	<p><b>N.º reuniões:</b> 33</p> <p><b>% de participação:</b> 78,8%</p> <p><b>Principais deliberações:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Apreciação do Relatório e Contas relativo à SATA Air Açores, referente ao exercício de 2017 e, em virtude, deliberação de requisição ao Presidente da Assembleia Geral de convocação de Assembleia Geral, a fim da mesma deliberar o que acionista entender mais conveniente.</li> </ul>
<p><b>Vogal Executivo da SATA Air Açores, SATA Internacional – Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos</b></p> <p>Ana Maria da Silva Azevedo</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DGO</li> <li>• Accountable Manager</li> <li>• Gabinete de Segurança</li> <li>• Gabinete de Monitorização da Conformidade</li> <li>• Gabinete de Segurança Operacional</li> <li>• Gabinete de Inflight</li> </ul>	<p><b>Remuneração:</b></p> <p>A política de remuneração dos membros do Conselho de Administração é definida de acordo com os Estatutos do Gestor Público Regional e com os Estatutos da SATA. A remuneração dos membros do</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direção de Operações de Voo</li> <li>• Direção de Treino e Formação</li> <li>• Direção de Treino e Instrução de Tripulações</li> <li>• Direção de Manutenção e Engenharia</li> <li>• Direção de Operações Terrestres</li> </ul>	<p>Conselho de Administração é constituída por uma componente fixa, que, de acordo com o artigo 25º dos Estatutos do Gestor Público Regional, é fixada por deliberação em Assembleia Geral, sendo que na sua determinação existem três fatores que são tidos em consideração:</p>
<p><b>Vogal Executivo da SATA Air Açores, SATA Internacional – Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos</b></p> <p>Vítor Manuel Francisco da Costa</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direção de Recursos Humanos</li> <li>• Gabinete de Legislação e Relações Laborais</li> <li>• Direção de Sistemas de Informação</li> <li>• Gabinete de Segurança, Saúde e Ambiente</li> <li>• CFAA</li> <li>• Direção de Compras e Logística</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- As responsabilidades assumidas, complexidade e exigência das mesmas;</li> <li>- Desempenho do membro do órgão social;</li> <li>- Práticas remuneratórias dos principais pares.</li> </ul> <p>Os membros do Conselho de Administração executivos só auferem remuneração pelas funções de gestores públicos que desempenham na SATA Air Açores.</p>

Durante o ano de 2019 e início de 2020, ocorreu a renúncia dos membros do Conselho de Administração apresentados acima. As datas de apresentação de renúncia do anterior Conselho de Administração foram as seguintes: António Luís Teixeira – 30 setembro 2019; Ana Azevedo – 06 dezembro 2019; e Vítor Costa – 06 de janeiro de 2020.

A 07 de janeiro de 2020, foram nomeados os novos e atuais administradores do Grupo SATA: Luís Rodrigues, Teresa Gonçalves e Mário Chaves.

Luís Manuel da Silva Rodrigues

**Presidente da SATA Air Açores, SATA Internacional – Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos**  
*Chief Executive Officer*



**Pelouros:**

- Secretariado Geral
- Auditoria
- Assessoria de Imprensa
- SATA Gestão de Aeródromos
- Direção de Recursos Humanos
- Comunicação

Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves

**Vogal Executivo da SATA Air Açores, SATA Internacional – Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos**



**Pelouros:**

- Direção de Contabilidade e Fiscalidade
- Direção de Gestão e Tesouraria de Clientes
- Direção de Compras e Logística
- Gabinete de Planeamento e Controlo de Gestão
- Serviços Jurídicos Corporativos
- Relações Laborais

Mário Rogério Carvalho Chaves

**Vogal Executivo da SATA Air Açores, SATA Internacional – Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos**



**Pelouros:**

- Gabinete de Segurança (SP e S4)
- Gabinete de Monitorização Conformidade (SP e S4)
- Gabinete de Segurança Operacional (SP e S4)
- Direção de Operações de Voo (SP e S4)
- Direção de Treino e Formação (S4) e Direção de Treino e Instrução de Tripulação (SP)
- Direção de Continuidade da Aeronavegabilidade (SP e S4)
- Direção de Manutenção de Aeronaves (S4) e Direção de Manutenção e Engenharia (SP)

- Direção de Operações Terrestres
- Direção de Handling
- CCO
- Direção de Sistemas de Informação
- Direção de Marketing e Vendas
- Direção de Rede e Receita
- Carga e Correio
- Charters

## Envolvente externa

O setor do transporte aéreo, especialmente a SATA, está altamente exposta às variações nos níveis de procura e consumo, ficando condicionado à conjuntura a nível internacional, nacional e da própria região.

## Contexto Institucional

O Grupo SATA continuou a adaptar-se à liberalização do mercado e à entrada das *low-cost carriers*.

Dado que integra o Setor Público Empresarial Regional (SPER), no Grupo SATA é mantida uma presença sindical relevante. No universo total de colaboradores (efetivos e sazonais) pode estimar-se que a filiação, distribuída por 5 sindicatos com maior expressão, situar-se-á na ordem dos 70%, assumindo 83% no segmento do pessoal de voo (tripulantes de cabine e pilotos) e 87% quando circunscrita aos pilotos.

Nas estruturas institucionais dos trabalhadores, assumem a representação coletiva do total de trabalhadores das respetivas Empresas, a Comissão de Trabalhadores da SATA Air Açores e a Comissão de Trabalhadores da SATA Internacional-Azores Airlines.

Na gestão do ativo paz social, os sindicatos e comissões de trabalhadores assumem-se como parceiros essenciais na definição das opções estratégicas de recursos humanos e sustentabilidade do Grupo. Interação mais crítica no período de referência, por compreender fortes expectativas de correção salarial - superação das limitações de natureza legal 2011/2017, que impuseram a proibição de valorizações retributivas - e que tendo em essência sido contidas em 2018, tornaram-se incontornáveis no exercício corrente.

No contexto enunciado, foram apresentados onze avisos de greve; sete na modalidade de paralisação diária (dois ou mais dias) e quatro na forma de recusa de prestação de trabalho suplementar (três ou mais meses). Foram cancelados seis avisos de greve, sendo concretizadas cinco greves, três com recusa de prestação de trabalho suplementar e duas com paralisação diária.

Acresce que a natureza da atividade assegurada expõe o Grupo SATA a conflitos laborais de outras entidades, que condicionam a operação, nomeadamente greves decretadas por operadores de assistência handling, prestadores de serviços de segurança aeroportuária, serviços de limpeza, veterinários.

A conflitualidade enunciada, tendo na sua génese essencialmente reivindicações de valorizações salariais, diretas por atualização de tabelas salariais ou indiretas, por modificação de regimes de prestação de trabalho com reflexos nas contrapartidas remuneratórias, foi superada com os seguintes compromissos:

- Protocolo com técnicos de manutenção de aeronaves sobre regime de trabalho no último dia do turno.
- Alteração estrutural das condições de trabalho previstas em acordos de empresa dos pilotos, com tabelas salariais fixadas para três anos (2019/2021).
- Revisão global do acordo de empresa dos tripulantes de cabine com tabelas salariais fixadas para três anos (2019/2021).
- Protocolo de carreira AITA/TOA, com definição de modelo de trabalho em prevenção e adesão ao regime de trabalho vigente no acordo de empresa da Sata Internacional

## Contexto Macroeconómico

De acordo com o relatório de Orçamento do Estado para 2020, a atividade económica e comércio mundial abrandaram em 2019, num contexto marcado por persistentes tensões comerciais e elevada incerteza geopolítica, em particular pelo recrudescimento de tensões comerciais entre os EUA e a China e a instabilidade política em diversos países europeus, com especial destaque para a extensão do prazo de saída do Reino Unido da União Europeia (*Brexit*).

Em 2019 a atividade económica dos EUA terá abrandado para 2,3% (2,9% em 2018), refletindo a dissipação do efeito da política fiscal expansionista encetada em 2016 e o impacto de novas medidas protecionistas. Adicionalmente, a procura interna tem vindo a revelar-se fundamental para assegurar alguma resiliência ao crescimento económico dos EUA. Nas restantes economias avançadas, destaca-se, também, a desaceleração da economia do Reino Unido, cujo crescimento, após um pico de 2,6% em 2014, tem-se mantido numa trajetória descendente, tendo o PIB desacelerado para 1,4% em 2018 e estimando-se que se mantenha em torno deste valor em 2019.



A procura interna da zona euro apresentou um crescimento moderado, num contexto de condições de financiamento favoráveis, aumento do rendimento disponível das famílias e evolução positiva do mercado de trabalho. A taxa de desemprego deve diminuir para 7,6% em 2019, um decréscimo face ao período anterior à crise financeira internacional. Em consequência do enfraquecimento do comércio global, registou-se um abrandamento das exportações de bens e serviços.

Em 2019, a taxa de inflação manteve-se numa tendência de redução, quer nas economias avançadas (de 2% em 2018 para 1,5% em 2019), quer na zona euro (de 1,8% em 2018 para 1,2% em 2019, afastando-se do objetivo de 2%), neste caso em resultado do abrandamento expressivo dos preços de energia e da absorção pelas empresas do aumento dos custos de trabalho.

Num contexto de ausência de pressões inflacionistas, persistência de elevada incerteza e arrefecimento económico, a zona euro e os EUA prosseguiram políticas monetárias expansionistas com o objetivo de atenuar os efeitos de uma conjuntura internacional menos favorável. Em 2019, a política monetária da zona euro e dos EUA caracterizou-se por uma orientação acomodatória.

Destaca-se, ainda, a decisão do Banco Central Europeu (BCE), em setembro de 2019, de baixar as taxas de juro de facilidade de depósito para -0,50% (-0,40% entre março de 2016 e agosto de 2019) e retomar o programa de compra de ativos (*Asset Purchase Programme*) num montante mensal de 20 mil milhões de euros, a partir de novembro, com vista a estimular o financiamento da economia.

## Conjuntura Nacional

De acordo com atuais projeções do Banco de Portugal (2019-2022) para a economia portuguesa, a mesma deverá prosseguir uma trajetória de desaceleração da atividade económica de 2,4% em 2018 para 1,6% em 2022 (nomeadamente, 1,7%, 1,6% e 1,6%, respetivamente em 2020, 2021 e 2022). Estas projeções fazem parte do exercício de projeção do Eurosistema de dezembro de 2019, e como tal são condicionadas num conjunto de hipóteses externas comuns a todos os países da zona euro. De acordo com estas hipóteses, o enquadramento externo da economia portuguesa tornou-se menos favorável em 2019, perspetivando-se uma recuperação modesta do ritmo de crescimento do PIB.

A desaceleração da atividade em 2019 reflete a manutenção do dinamismo da procura interna e um menor crescimento das exportações. No horizonte de projeção destaca-se que o principal contributo para o crescimento da atividade permanece associado à procura interna, no entanto o mesmo será progressivamente menor.

De acordo com o relatório de Orçamento do Estado para 2020, no que se refere ao mercado de trabalho, em 2019 o mesmo manteve uma dinâmica positiva nos primeiros nove meses do ano, caracterizada pelo crescimento mais moderado do emprego, por uma elevada taxa de participação e pela redução da taxa de desemprego, que se situa abaixo da registada na zona euro.

### PIB, taxa de variação, em %

	2019E	2020P	2021P
Economia mundial	2,9	3,2	3,4
Economias avançadas	1,7	1,6	1,6
EUA	2,3	2,0	1,7
Canadá	1,5	1,8	1,8
Zona Euro	1,2	1,3	1,5
Reino Unido	1,3	1,4	1,5

E - Estimativa

P - Projetado

Fonte: FMI, *World Economic Outlook Update*, janeiro 2019

### PIB, taxa de variação, em %

	2018	2019 P	2020 P	2021 P	2022 P
PIB	2,4	2,2	1,7	1,6	1,6
Consumo privado	3,1	2,3	2,1	1,9	1,7
Consumo público	0,9	0,5	0,8	0,8	0,8
Formação Bruta de Capital Fixo	5,8	7,3	5,4	4,8	4,3
Procura Interna	3,3	3,1	2,6	2,2	2,0
Exportações	3,8	2,8	2,6	2,8	3,0
Importações	5,8	5,4	4,6	4,2	3,9
Emprego	2,3	1,0	0,8	0,4	0,1
Taxa de Desemprego	7,0	6,3	5,9	5,6	5,6

P - Projetado

Fonte: Banco de Portugal, *Boletim Económico*, dezembro 2019

## Conjuntura Regional

De acordo com os dados publicados no Serviço Regional de Estatística dos Açores, a taxa de inflação média de 2019 dos Açores registou-se em 0,47%, superior quando comparada com a taxa a nível nacional (0,34%).

A taxa de desemprego regional no 4.º trimestre (7,5%), situou-se acima da média nacional (6,7%), o que corresponde a um aumento de 0,6 p.p relativamente ao trimestre homólogo. A taxa de desemprego anual fixou-se nos 7,9%, registando-se uma redução de 0,7 p. p. face ao ano anterior.

Em 2019, verificou-se um aumento da população empregada nos setores secundário e terciário, 10,3% e 0,9% respetivamente, verificando-se um decréscimo de 15,0% no setor primário. No que diz respeito à taxa de emprego, por setores de atividade nos últimos três meses do ano, comparativamente com o período homólogo, verificaram-se diminuições nos três sectores, de 11,7% no sector primário, 12,3% no secundário e 1,0% no terciário.

No que se refere à evolução das dormidas, de janeiro a dezembro de 2019, os diversos tipos de estabelecimentos hoteleiros da Região Autónoma dos Açores registaram um aumento das dormidas face ao ano anterior – apuraram-se 3.008,7 mil dormidas, dos quais 1.896,3 em hotelaria tradicional (hotéis, hotéis-apartamentos, apartamentos turísticos e pousadas). Neste tipo de hotelaria, registou-se um aumento de 0,6% nas dormidas, relativamente ao período homólogo de 2018.

Em 2019, os residentes em Portugal registaram 1.221,6 mil dormidas, o que traduz um aumento de 16,9% comparativamente a igual período de 2018. As dormidas dos residentes no estrangeiro atingiram as 1.787,1 mil dormidas, refletindo uma variação homóloga positiva de 17,7%. O mercado norte-americano (EUA e Canadá) concentrou 13,1% do total das dormidas dos residentes no estrangeiro, cerca de 206,2 mil dormidas, seguido da Alemanha com um peso de 11,9%. Espanha (5,6%), França (5,2%), Reino Unido (3,2%) e Holanda (3,1%) foram os outros mercados com peso significativo nas dormidas nos Açores.

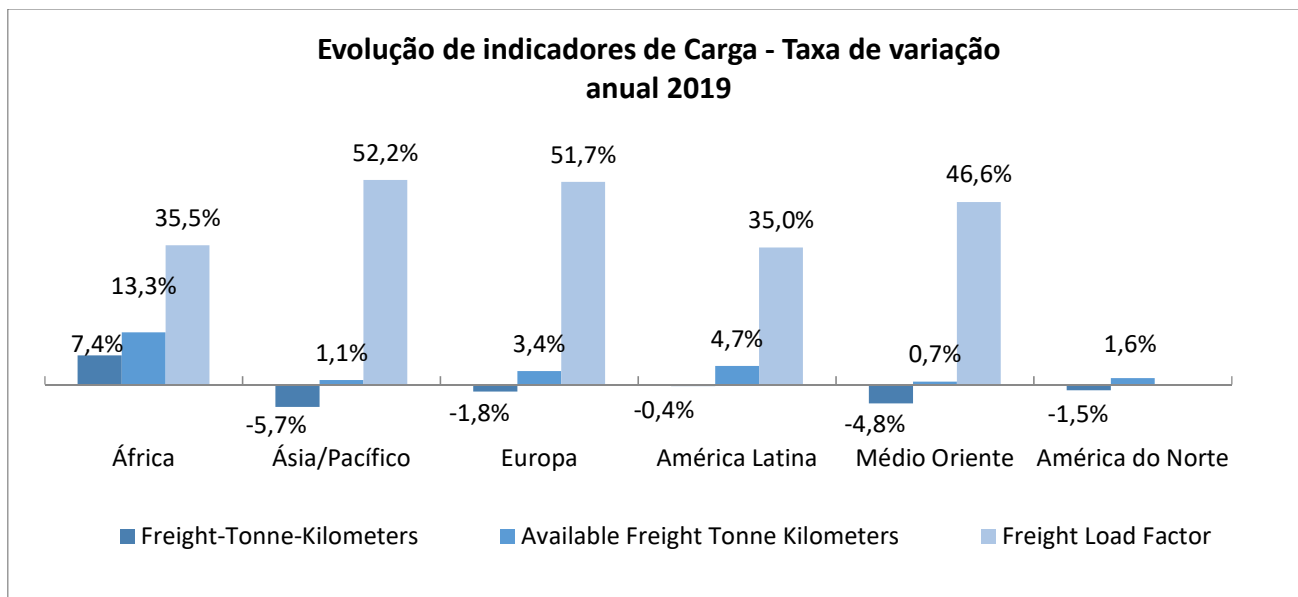
A ilha que concentrou maior número de dormidas neste período, foi a de São Miguel, seguida da Terceira, do Faial e do Pico, respetivamente com 2.072,5 mil (68,9%), 391,8 mil (13,0%), 193,0 mil (6,4%) e 170,3 mil (5,7%) dormidas.

## Contexto no Setor de Transporte Aéreo

Em 2019 verificou-se um crescimento no tráfego aéreo de passageiros de 4,2% face ao ano anterior, decorrente do decréscimo nos últimos anos dos custos de viagens, o que originou o aumento do crescimento da receita de passageiros por quilómetro (RPKs).



2019 foi um ano de decréscimo no tráfego de carga (Freight-Tonne-Kilometers – FTKs), que não se verificava desde 2012, em todas as regiões (3,3%), à exceção de África que registou um crescimento de 7,4%.



Durante o ano manteve-se a presença da Ryanair e a TAP tem demonstrado um posicionamento de maior "agressividade" nas tarifas disponibilizadas. A TAP incrementou a sua oferta na rota LIS-PDL-LIS pressionando ainda mais o *market share* das outras companhias na referida rota. Para o mercado da América do Norte, há a possibilidade de a concorrência da Delta Airlines ser substituída pela TAP no Toronto-Ponta Delgada (duas vezes por semana) e da TAP no Boston-Ponta Delgada (três vezes por semana).

## Regulação

A SATA assume, ao mais alto nível de gestão, o comprometimento em desenvolver a sua atividade, numa base diária, em conformidade com um conjunto de leis e regulamentos internacionais, comunitários, nacionais e regionais.

### Principais alterações legislativas com impacto na gestão do SATA em 2019

- Lei n.º 58/2019 de 9 de agosto, impactante no exercício de proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados.
- Lei n.º 90/2019, de 4 de setembro (décima quarta alteração ao Código do Trabalho), reforça a proteção da parentalidade.
- Lei n.º 93/2019, de 4 de setembro (décima quinta alteração ao Código do Trabalho), *inter alia*, alteração substancial do regime da contratação a termo.
- Regulamento 1/2018 de 30 de novembro, relativo à lista de tratamentos de dados pessoais sujeitos a Avaliação de Impacto sobre a Proteção de Dados.
- Decreto Legislativo Regional n.º 1/2019/A, de 7 de janeiro (Diploma Orçamento RAA), impactante no exercício do direito à negociação coletiva.
- Decreto Legislativo Regional n.º 1/2019/A, de 7 de janeiro (Diploma Orçamento RAA), *inter alia*, condiciona valorizações salariais.
- Decreto Regulamentar Regional n.º 1/2019/A, de 24 de janeiro (Diploma de Execução Orçamental RAA), *inter alia*, condiciona valorizações salariais.

- Decreto Lei 123/2018 de 28 de dezembro, que define o modelo de governação para a implementação da faturação eletrónica nos contratos públicos.
- Lei n.º 90/2019 de 4 de setembro, que reforça a proteção na parentalidade, alterando o Código de Trabalho (Lei n.º 7/2019 de 12 de fevereiro) e os Decretos-Leis n.os 89/2019, de 9 de abril (que regulamenta a proteção na parentalidade, no âmbito da eventualidade maternidade, paternidade e adoção, dos trabalhadores que exercem funções públicas integrados no regime de proteção social convergente), e 91/2019, de 9 de abril (que estabelece o regime jurídico de proteção social na parentalidade no âmbito do sistema previdencial e no subsistema de solidariedade).

#### **Tendências regulatórias que afetarão a SATA no futuro:**

- Suspensão do aumento de taxas aeroportuárias para o ano 2020;
- Situações de greve não estão a ser tendencialmente consideradas circunstâncias extraordinárias pela ANAC.

#### **Ao nível da SATA gestão de Aeródromos:**

- No contexto Europeu foi publicado o seguinte regulamento no decorrer de 2019:
  - ✓ Regulamento (UE) 2019/1583 do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão e que estabelece as medidas de execução das normas de base comum sobre a segurança da aviação, no que respeita às medidas de cibersegurança.
- No contexto Nacional foram publicados os seguintes regulamentos no decorrer de 2019:
  - ✓ Lei nº 14/2019 de 12 de fevereiro, que altera o funcionamento e enquadramento das entidades de resolução extrajudicial de litígios de consumo, procedendo à segunda alteração à Lei nº 144/2015, de 8 de setembro;
  - ✓ Lei nº 21/2019 de 25 de fevereiro, que regula a transferência, pelas transportadoras aéreas, dos dados dos registos de identificação dos passageiros, bem como o tratamento desses dados, transpondo a Diretiva (UE) 2016/681 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, e procede à terceira alteração à Lei nº 53/2008, de 29 de agosto, que aprova a Lei de Segurança Interna;
  - ✓ Lei nº 58/2019 de 8 de agosto, que assegura a execução, na ordem jurídica nacional, do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados;
  - ✓ Lei nº 123/2019 de 18 de outubro, referente à terceira alteração ao Decreto-Lei nº 220/2008, de 12 de novembro, que estabelece o regime jurídico da segurança contra incêndio em edifícios;
  - ✓ Portaria nº 297/2019 de 9 de setembro e Portaria nº 98/2019 de 2 de abril, que altera a Portaria nº 349-B/2013, de 29 de novembro, que define a metodologia de determinação da classe de desempenho energético para a tipologia de pré-certificados e certificados do SCE, bem como os requisitos de comportamento técnico e de eficiência dos sistemas técnicos dos edifícios novos e edifícios sujeitos a grande intervenção;
  - ✓ Decreto-Lei nº 142/2019 de 19 de setembro, que aprova o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
  - ✓ Decreto Legislativo Regional nº 26/2019/A de 22 de novembro, que define o Regime Jurídico do Sistema de Proteção Civil da Região Autónoma dos Açores;
- A ANAC publicou o seguinte regulamento no decorrer de 2019:
  - ✓ Regulamento nº 645/2019 de 16 de agosto, que define a suspensão parcial do Regulamento nº 401/2017 de 11 de maio, que estabelece os requisitos aplicáveis aos meios de salvamento e luta contra incêndios em aeródromos.

# Estratégia

## Plano de Negócios 2017-2022

Durante o ano de 2019, o Grupo SATA prosseguiu com a operacionalização do Plano de Negócios, mantendo as decisões estratégicas anteriormente assumidas, nomeadamente sobre os mercados que o Grupo pretende servir: ligações entre os Açores, o Continente Português, a América do Norte e os arquipélagos da Macaronésia.

### Plano de Negócios 2017-2022

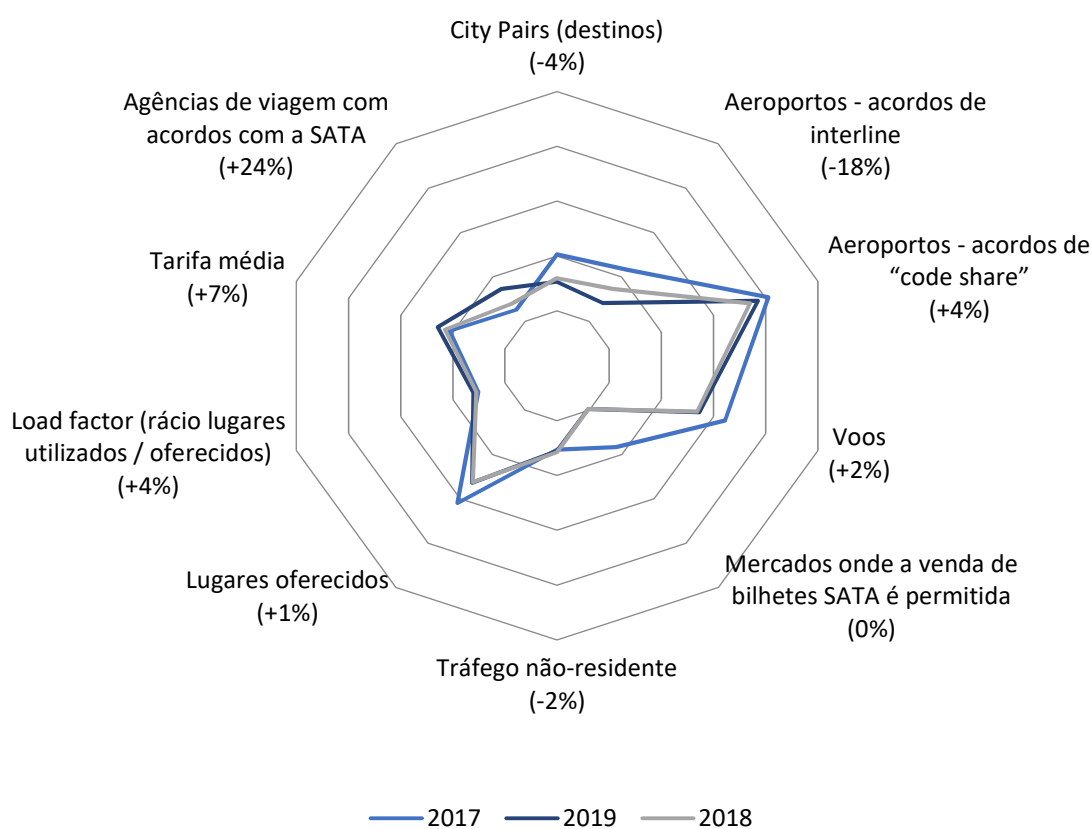


Para levar a cabo este plano de negócios, a SATA continuou a incentivar a venda dos Açores como destino turístico, tendo dado seguimento à estratégia de redução de custos, intensificação da promoção da SATA e da região nos mercados onde opera, inovação e eficiência.

Em 2019, a Azores Airlines manteve a aposta na estratégia de rede centrada no seu hub Açores. Neste sentido reforçamos as frequências entre os Açores e a América do Norte, nomeadamente com Boston e Toronto, bem como entre os Açores e Cabo Verde, com vista a maximização da conectividade no hub.

A SATA Air Açores reforçou igualmente a sua oferta no interior da R.A.A., com incremento de frequências no verão, para fazer face ao aumento da procura que se vinha registando.

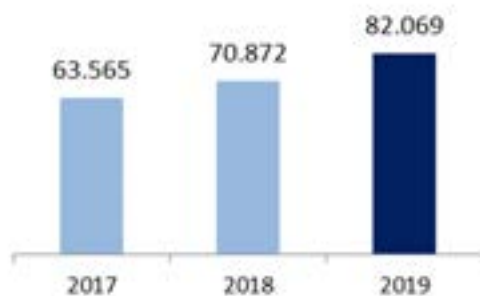
### Evolução Conetividade SATA (2017-2019) – Grupo SATA



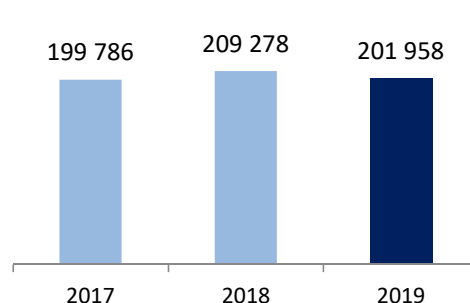
Em 2019 assistiu-se a um aumento dos custos operacionais da SATA Air Açores na ordem de 16% e uma diminuição na SATA Internacional – Azores Airlines na ordem dos 3%.

No que diz respeito ao CASK (um indicador importante de monitorização dos gastos operacionais para os operadores aéreos, e que indica o montante de gastos operacionais por lugar disponível por quilómetro percorrido), em 2019, voltaram a assistir-se a aumentos deste indicador. Na SATA Air Açores, verificou-se um aumento ao CASK, em 13% e 14%, com e sem fuel respetivamente. Na SATA Internacional – Azores Airlines assistiu-se a uma diminuição deste indicador, em -3% e -1%, com e sem fuel respetivamente.

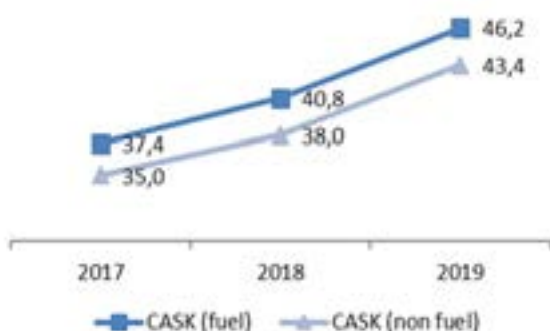
Custos Operacionais - SATA Air Açores  
(milhares de euros)



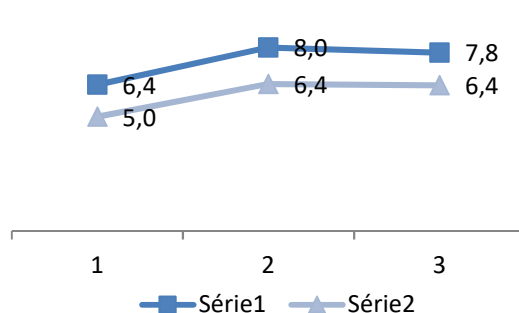
Custos Operacionais - SATA Internacional  
(milhares de euros)



SATA Air Açores (cêntimos de euro)



SATA Internacional (cêntimos de euro)



A estratégia comercial em 2019 centrou-se em três eixos de atuação: crescer em número de passageiros e aumentar o valor da receita média; reduzir custos; e melhorar a eficiência dos processos e das equipas de vendas. Fixados nessas orientações, o Grupo SATA trabalhou no ajustamento da rede aos mercados suscetíveis de suportar o desenvolvimento da operação, contraindo nos mercados com pouco valor para a rede em termos de passageiros e resultados. Retomou uma postura comercialmente proativa no segmento charter, muito relevante, uma vez que permitiu a rentabilização de recursos que estavam ociosos.

O Grupo SATA finalizou os trabalhos de implementação de um acordo de code-share com a Air France e deu início à negociação de um acordo *full content* com a Travelport, com o objetivo de reduzir custos de distribuição.

O foco do trabalho na área das vendas foi nos canais *online*, cujo crescimento do peso relativo demonstra o seu sucesso de curto prazo. Foram concretizados neste domínio ações com resultados estruturantes para o longo prazo, nomeadamente a definição de requisitos de uma aplicação móvel, destinada a vendas, e de uma renovação do site, feita em linha com a mesma. Durante 2019 foi ainda concretizada a substituição da plataforma de suporte à atividade do *contact center* de modo a permitir uma melhor utilização dos recursos humanos disponíveis e, em consequência, melhorar os índices de desempenho desta valência da equipa comercial.

Num esforço de maximização dos recursos humanos disponíveis, avaliaram-se alternativas ao funcionamento das lojas de vendas: a área de comunicação foi reorganizada de modo a focar-se nos novos meios de comunicação eletrónicos e redes sociais; e os seus processos de trabalho foram redefinidos de modo a favorecerem um trabalho mais próximo e concertado com a equipa de vendas. Neste âmbito, foi também concretizado o levantamento de requisitos de uma nova plataforma tecnológica de gestão de reclamações, capaz de assegurar um tratamento mais rápido desses processos no quadro das disponibilidades de recursos humanos do Grupo SATA.

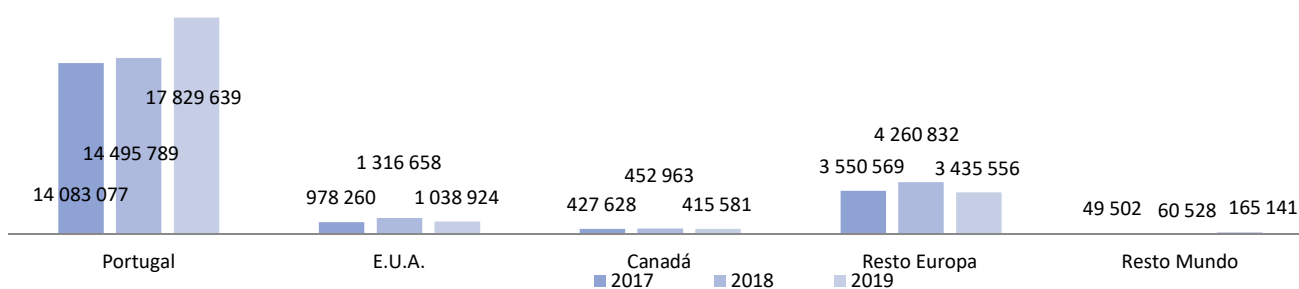
No negócio da carga concretizou-se um conjunto de iniciativas que visaram uma melhoria na gestão da disponibilidade para transporte de carga, da eficiência do processo de reserva e iniciou-se, igualmente, um trabalho no sentido de nos focarmos em clientes e tipos de carga mais adaptados à nossa disponibilidade para transporte de carga.

A SATA manteve o mesmo modelo tarifário que vinha aplicando nos anos anteriores e que assenta em: a) agrupamento dos diferentes produtos tarifários em *brands* (famílias) que partilham os mesmos atributos; e b) manutenção de alguns serviços adicionais como gratuitos (incluídos na tarifa), como por exemplo a franquia livre de bagagem de porão e a pré-reserva de lugar a bordo. Este modelo tarifário permite à SATA ter uma vantagem competitiva comparativamente com alguns dos seus concorrentes, porquanto alguns dos atributos incluídos no preço são bastante valorizados pelos nossos clientes, nomeadamente o tráfego residente e o tráfego étnico.

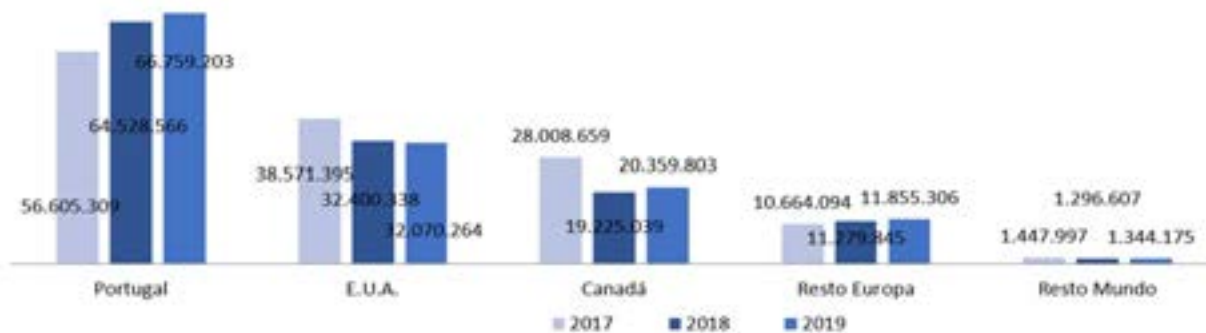
### Evolução do Proveito por lugar disponível por quilómetro (RASK) – Grupo SATA

Mercado	2017	2018	2019	Var. 18/19
Doméstico	6,09	6,38	6,08	-0,30
América do Norte	5,26	4,81	5,73	0,92
Europa	3,97	4,04	4,38	0,34
África	4,04	3,34	3,94	0,60
RAA	12,31	12,55	13,13	0,58
<b>Total</b>	<b>5,33</b>	<b>5,88</b>	<b>6,08</b>	<b>0,20</b>

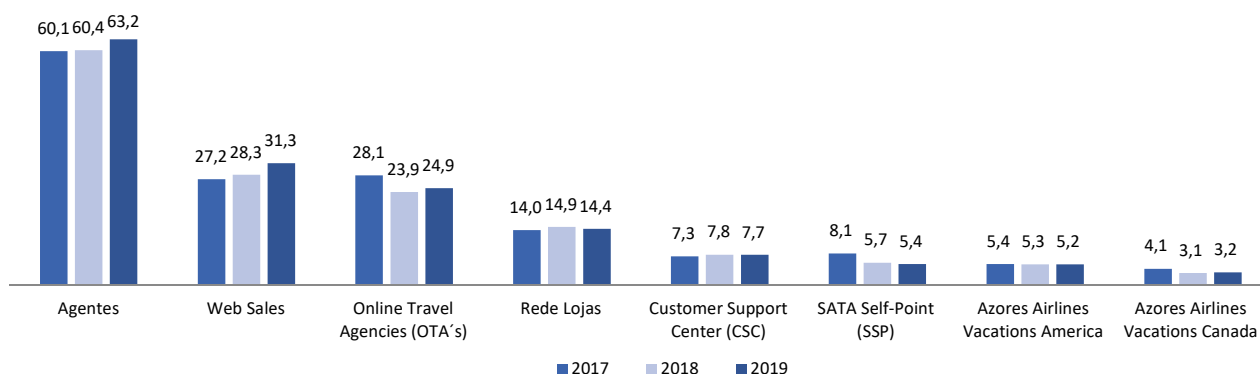
### Evolução das receitas por mercado emissor (euros) - SATA Air Açores



### Evolução das receitas por mercado emissor (euros) - SATA Internacional - Azores Airlines



### Evolução da receita por canal de venda (em milhões de euros) – Grupo SATA





## Receita de serviços adicionais 2017-2019 – Grupo SATA

Mercado	2017	2018	2019	Var. 19/18
Domésticas	174 823 €	178 500 €	199 098 €	12%
América do Norte	2 866 215 €	3 860 022 €	4 518 579 €	17%
Europa	34 373 €	26 531 €	40 577 €	53%
África	4 767 €	20 133 €	22 431 €	11%
RAA	107 704 €	116 664 €	121 589 €	4%
<b>Total</b>	<b>3 187 882 €</b>	<b>4 201 851 €</b>	<b>4 902 273 €</b>	<b>17%</b>

Em 2019, a SATA potenciou a receita através da promoção serviços adicionais, assistindo-se a um aumento deste tipo de receita em cerca de 17% no total.

## Rotas

Em 2019, na SATA Air Açores foram introduzidas em 2019 duas novas rotas, aumentando de 14 rotas previstas nas Obrigações de Serviço Público aos serviços aéreos no interior da Região Autónoma dos Açores, para 16 rotas em exploração. As rotas de Ponta Delgada – Graciosa – Ponta Delgada e Ponta Delgada – Corvo – Ponta Delgada foram introduzidas no verão 2019, considerando o aumento da procura ponto-a-ponto entre as ilhas Graciosa e Corvo e a ilha de São Miguel que se têm vindo a verificar nos últimos anos.

A SATA Internacional - Azores Airlines operou 18 rotas regulares em 2019. De referir que, em setembro de 2018, a Azores Airlines descontinuou a rota sazonal Ponta Delgada – Providence – Ponta Delgada, pelo que não foi retomada no verão 2019. Com efetividade a partir de 27 de outubro de 2019, foi descontinuada a rota Ponta Delgada – Frankfurt – Ponta Delgada no inverno, passando a mesma a ser operada apenas no verão. Ainda em 2019, no mês de dezembro, foi introduzida a rota Terceira – Toronto - Terceira no inverno, passando assim a rota a ser anual, em vez de sazonal.

### Rotas regulares operadas por semana – 2017-2019 (N.º)

Mercado	2017	2018	2019	Var. 19/18
RAA (SP)	14	14	16	+2
Domésticas (S4)	8	8	8	0
América do Norte (S4)	10	8	7	-1
Europa (S4)	4	3	3	0
África (S4)	1	1	1	0
<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>34</b>	<b>35</b>	<b>+1</b>

### Lugares oferecidos por mercado – 2017-2019 (N.º)

Mercado	2017	2018	2019	Var. 19/18
Canadá	160 518	119 704	101 772	-15%
EUA	203 639	169 795	163 661	-4%
<b>Total</b>	<b>364 157</b>	<b>289 499</b>	<b>265 433</b>	<b>-8%</b>

No atual contexto de emergência de saúde pública, em que a Organização Mundial da Saúde declarou a pandemia de coronavírus (Covid-19), tem-se vindo a registar, a nível nacional e internacional, um crescente número de casos de infeção das populações em resultado desta pandemia Covid-19. Para fazer face a esta calamidade mundial, diversos governos, autoridades e agentes económicos implementaram um conjunto de iniciativas com impacto na mobilidade das populações e na economia global.

Por forma a mitigar os efeitos na Região Autónoma dos Açores, o Governo Regional aprovou a Resolução do Conselho do Governo n.º 76/2020 de 25 de março de 2020, que veio suspender todas as ligações da Azores Airlines 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.

Nas últimas semanas, a Sata Internacional - Azores Airlines apesar de ter efetuado alguns voos de repatriamento, reduziu a sua atividade, mantendo voos cargueiros, apenas, entre Lisboa e Ponta Delgada, sem passageiros a bordo. Foram canceladas todas as ligações aéreas nos meses de abril e regista-se até julho 2020, uma forte quebra na procura.

Apesar da reduzida atividade, deve ser mantida uma estrutura operacional mínima na Sata Internacional - Azores Airlines, por forma a garantir a mobilidade inter-ilhas e o transporte de bens essenciais para a Região Autónoma.

Os efeitos da disseminação do vírus estão, ainda, a ser analisados pelas autoridades competentes, tendo sido anunciado pela IATA, que devido à gravidade das restrições de viagem e à esperada recessão global, se estima que as receitas dos passageiros da indústria na Europa possam cair 252 mil milhões de dólares ou 44% abaixo do valor de 2019. Estamos perante a mais grave crise de sempre, para indústria da aviação, sendo expectável impactos muito relevantes no transporte aéreo em todo o mundo.

Salienta-se o atual cenário de fecho de fronteiras devido à pandemia, sendo expectável que as severas restrições de viagens não serão levantadas antes de meados de maio.

Face à natureza das medidas já implementadas e eventuais futuras iniciativas, prevê-se que o setor do Turismo seja um dos mais afetados a nível mundial. Neste contexto, é já possível observar uma queda na procura de serviços de transporte aéreo a nível mundial, estando a Administração da Sata a acompanhar a situação com base na informação disponível e nas expectativas atuais quanto à evolução da disseminação do vírus.

Há que pensar no relançamento da economia no momento imediatamente a seguir ao alívio das restrições ao funcionamento dos mercados. O sector do turismo não é apenas prioritário para a manutenção da capacidade instalada e dos postos de trabalho durante a crise, mas é-o também pelo facto de previsivelmente o fim da pandemia coincidir com o início da época alta do turismo em Portugal. Tendo este sector um peso significativo no PIB nacional, deverão ser garantidas as condições essenciais para o seu funcionamento pleno em junho, julho, agosto e setembro, minimizando assim o valor negativo previsível para o crescimento do PIB português em 2020.

Uma coisa é certa, os restantes meses do ano 2020 continuarão a ser afetados pela evolução e ritmo da propagação do vírus Covid-19, especialmente se houver uma segunda vaga. Ninguém sabe o rumo que esta pandemia irá tomar. No entanto, acreditamos que este cenário poderá causar uma disrupção significativa nas estruturas económicas globais no segundo trimestre. Eventualmente, com algum otimismo, poderemos assistir a uma recuperação no segundo semestre do ano. Uma vez que estamos a lidar com elevados índices de incerteza, há a necessidade imperiosa de nos adaptarmos continuamente face às informações oficiais que nos chegam sobre este tema. É, assim, essencial, para a Sata, ajustar rapidamente a sua estratégia à realidade. Assim, foram tomadas um conjunto de iniciativas, que listamos abaixo.

Perante este cenário acima descrito, a Sata tem levado a cabo inúmeras iniciativas para controlar e reduzir custos e ter capacidade de tesouraria, a saber:

- i. Suspensão ou adiamento de investimentos não críticos;
- ii. Renegociação de contratos e prazos de pagamento com fornecedores;
- iii. Corte de despesas acessórias;
- iv. Suspensão de todo o trabalho extraordinário, salvo casos excecionais;
- v. Obrigatoriedade do gozo de folgas acumuladas e férias de períodos passados, durante os próximos 3 meses (abril, maio e junho);
- vi. Suspensão de todos os processos de recrutamento e seleção em curso ou previstos realizar, exceto os absolutamente indispensáveis para a continuidade da operação;
- vii. Suspensão de todos os processos de mobilidade interna em curso ou previstos realizar, exceto os absolutamente indispensáveis para a continuidade da operação;
- viii. Suspensão de todos os processos e ações de formação, internos e externos, exceto os absolutamente indispensáveis para a continuidade da operação e obrigatórios por lei; e
- ix. Medidas de apoio implementadas no âmbito do Covid19, pelo Governo Português, e às quais a Sata se candidatou, nomeadamente diferimento do pagamento de impostos, Lay-Off simplificado e medidas extraordinárias de apoio à manutenção de contratos de trabalho, aderindo também à medida extraordinária de proteção de clientes bancários através de moratórias no pagamento de empréstimos bancários.

As iniciativas em curso na SATA e os impactos do COVID nas suas operações estão igualmente a ser acompanhadas e monitorizadas pelo acionista último, o Governo Regional dos Açores.

## Parcerias Comerciais

A SATA desenvolve a sua estratégia comercial assente nos princípios de cooperação, trabalhando em conjunto com diversos parceiros, nomeadamente agentes de viagens e *tour operators*, visando, desta forma, aproximar e consolidar a sua relação com associações várias do sector. Esta estratégia atua de forma a promover parcerias e protocolos, fomentar ações e promoções conjuntas, e potenciar as vendas.

São valorizadas de igual modo as parcerias com agentes de viagens tradicionais (*offline*) como com agentes de viagens *online* (OTA's). O fortalecimento e solidificação do mercado digital em simbiose com o mercado tradicional (*offline*) permite potenciar e consolidar estes dois canais conduzindo à obtenção de melhores resultados.

## Feiras de Turismo e Workshops onde a SATA esteve presente em 2019

2019 foi um ano de continuidade, marcado pela presença da SATA, em conjunto com o Turismo dos Açores, em diversas feiras e *workshops*. Destacam-se, entre as diversas participações, as feiras internacionais na Alemanha (CMT, ITB e Tournatur) e no Reino Unido (WTM).

Mercado	Ação/Evento
Nacional	Convenção Bestravel
	Apresentação da Programação Nortravel
	BTL – Bolsa de Turismo de Lisboa
	Mundo Abreu
	Expo Abreu
Alemão	ITB
	CMT
	TOURNATUR
Reino Unido	WTM

A SATA continuou a realizar um acompanhamento regular aos operadores, com visitas presenciais dos promotores e através do portal exclusivo para agentes [www.sata4agents.com/](http://www.sata4agents.com/).

Também participou em vários *workshops* de tour operadores de modo a dar a conhecer o seu programa de Verão e também foi patrocinador de outros eventos importantes, nomeadamente Expo Abreu e Mundo Abreu.

## Principais Campanhas e E-Business

O *e-business* continuou a ser uma área de grande preponderância para a SATA, tendo sido um ano de investimento na melhoria de algumas funcionalidades dos nossos canais e em campanhas digitais.

No que diz respeito ao *e-business* foi efetuado, no ano de reporte, um melhoramento do motor de pesquisa e *homepage* dos nossos canais com o objetivo de dotar os nossos visitantes de uma melhor conversão *online*. Num futuro próximo pretende-se, de igual modo, melhorar a funcionalidade do “calendário” e o nosso canal de reserva e *app* móvel.



Ao longo do ano foram realizadas 35 campanhas de marketing e publicidade, em diferentes canais, consoante o mercado-alvo, o que permitiu melhorar a exposição do destino Açores, da marca Azores Airlines e das rotas à saída de Boston e Toronto, bem como dos canais [AzoresAirlines.pt](http://AzoresAirlines.pt) e [AzoresAirlinesVacations.com](http://AzoresAirlinesVacations.com).

De entre as diversas campanhas realizadas destacam-se as campanhas realizadas em parceria com a Bestravel, Logitravel, Expedia, eDreams e Lastminute. Estas iniciativas passaram por ofertas de melhores condições, tarifas especiais, ofertas de milhas, entre outras.

## Inovação e Eficiência Operacional

Consciente da importância das novas tecnologias no setor da aviação, a SATA continua a inovar nos serviços disponibilizados aos seus clientes. Ao longo dos últimos anos, tem feito uma forte aposta nas novas tecnologias, oferecendo aos seus passageiros e parceiros de negócio soluções inovadoras, práticas, cómodas e eficientes, tanto em terra como a bordo.

### Principais iniciativas desenvolvidas no âmbito da inovação de processos e sistemas de informação em 2019

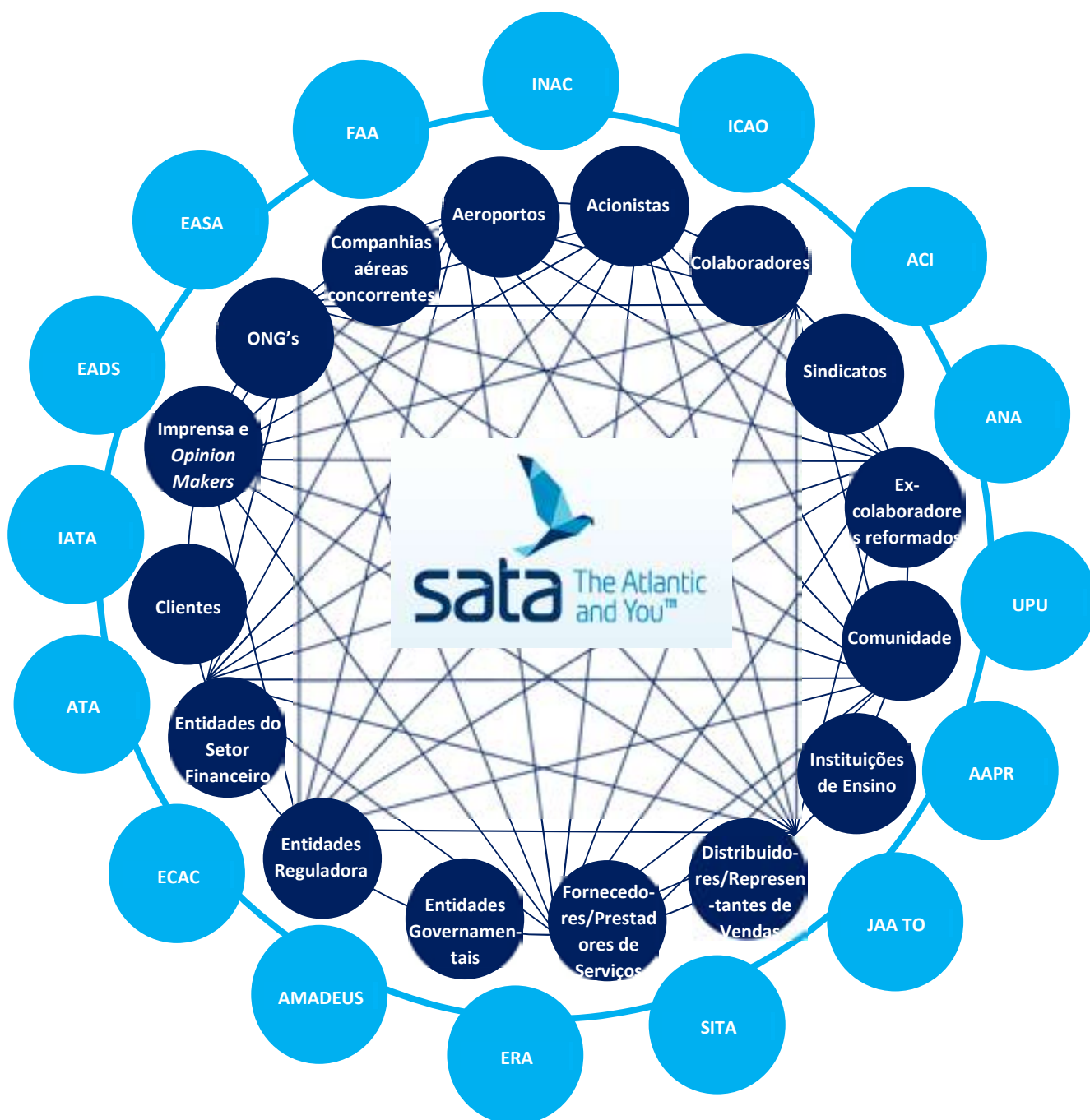
Receita	Inovação
<ul style="list-style-type: none"><li>• Upgrade funcional Azores Airlines</li><li>• Comercialização de FastTracke Lounge</li><li>• Codeshare West Jet e AirFrance</li><li>• Comercialização Seguros Online com Multibanco</li><li>• Revisão programa SATA IMAGINE</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Upgrade SGBL (Gestão de Formação)</li><li>• Implementação e Migração Sharepoint Online</li><li>• Implementação AKS (<i>Azure Kubernetes Services</i>)</li><li>• Upgrade / Migração Rede Telecomunicações WAN</li><li>• Migração para Office 365 Teams</li><li>• Implementação Office 365 ATP</li><li>• Implementação Office 365 One Drive</li></ul>
Otimização processos	Business Intelligence
<ul style="list-style-type: none"><li>• RPA (robot) Grupos</li><li>• RPA (robot) <i>Queues</i> Inventário</li><li>• Controlo Faturação Catering</li><li>• <i>Crew Allowances</i></li><li>• Gestão Pedidos PNC S4</li><li>• Pagamentos via Entidade / Referência (Multibanco)</li><li>• Gestão Hotéis (emissão vouchers)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Worldtracer (processos bagagem não entregue)</li><li>• BIDT Amadeus (transações / custos agentes Amadeus)</li><li>• BIDT Sabre (transações / custos agentes Sabre)</li><li>• Upgrade infraestrutura de <i>Reporting Services</i></li><li>• <i>Dashboard</i> Recursos Humanos</li></ul>

## Diálogo com stakeholders

SATA reconhece que é fundamental obter aconselhamento dos seus *stakeholders*, pelo que desenvolve esforços contínuos para melhorar e intensificar o diálogo com todos estes. A Empresa utiliza o diálogo para fomentar a criação de sinergias, a construção de negócio, bem como, para (re)direcionar os investimentos que faz na comunidade e no ambiente. O diálogo contínuo com os seus *stakeholders* possibilita, ainda, identificar as questões críticas, moldar as respostas da Empresa e continuar a melhorar o desempenho.

## Grupos de stakeholders da SATA

A identificação dos principais *stakeholders* da SATA foi realizada com base em critérios de importância, relevância e influência de pessoas ou entidades, que afetam e/ou podem ser afetados pelas atividades, produtos ou serviços da SATA e o desempenho a ela associado.



## Comunicação interna

A SATA dispõe de um conjunto de canais de comunicação interna que lhe permite assegurar a correta e adequada difusão de mensagens aos seus colaboradores, essencial para o alinhamento e motivação das suas equipas.

A estratégia de comunicação interna da SATA assenta em 5 pilares:

### INFORMAR ENVOLVER INTEGRAR MOTIVAR RECONHECER

I  
N  
F  
O  
R  
M  
A  
R

#### PORTAL DO COLABORADOR | MySATA

Portal interno, que se assume como fonte principal de conhecimento, informação e promotor de relação, disponível a todos os colaboradores e de acesso livre em qualquer computador. Adicionalmente, a SATA dispõe de um portal de colaboradores reformados - Always@SATA.

E  
N  
V  
O  
L  
V  
E  
R

#### E-mail ibelong



Mais do que um e-mail para sugestões, é por excelência um canal de partilha de informação, marcado pela rapidez e fiabilidade de resposta, e um facilitador para a realização de outras ações que promovem igualmente o sentimento de pertença. Em 2019 foram realizadas 47 comunicações ibelong.

#### News ibelong

Uma Newsletter online, que tem como objetivo a partilha de eventos ou práticas de recursos humanos, bem como de notícias internas das restantes áreas da empresa.

I  
N  
T  
E  
G  
R  
A  
R

#### MANUAL DE ACOLHIMENTO

Manual e Quick-Guide de 6 passos de acolhimento e integração eficaz para os novos elementos, onde está espelhada a cultura organizacional da empresa, as suas práticas correntes, bem como a sua missão, valores e procedimentos.



#### WELCOMING E-MAIL

Consiste num e-mail que é enviado ao colaborador no seu primeiro dia de trabalho, onde este é convidado a viajar no MySATA por um conjunto de temas que foram considerados fundamentais para o desempenho das suas funções. Em 2019 foram realizadas 252 comunicações "Seja Bem-Vindo à SATA!"

#### WELCOMING E-MAIL CHEFIAS

O Welcoming E-mail para as chefias, consiste no envio de um e-mail para o colaborador quando assume um novo cargo de coordenação/gestão. O envio deste e-mail tem como objetivo partilhar um conjunto de informações que consideramos ser importante para o colaborador e para a gestão diária da sua equipa.

#### MANUAIS SATA4LEADERS E SATA&YOU

Dois 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 – uma parceria na responsabilidade de crescer e de fazer crescer.

#### CÓDIGO DE ÉTICA E CONDUTA

Estabelece as orientações e os padrões de atuação para todos os colaboradores, 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. Atualizado em 2017, é divulgado a todos os colaboradores via e-mail e através da newsletter interna, estando disponível para consulta no MySATA.

M  
O  
T  
I  
V  
A  
R

#### Companhas de solidariedade

Iniciativas que estimulam a participação dos colaboradores em atividades que promovam a responsabilidade social e que valorizam a posição e imagem da empresa na comunidade onde está inserida.



#### SATA4me

O sata4me é um chapéu para as parcerias que são estabelecidas entre a SATA e diversas entidades parceiras, com o objetivo de proporcionar condições mais favoráveis aos colaboradores SATA. Atualmente, contamos com mais de 100 parceiros, em diversas áreas como a saúde, beleza, telecomunicações, lazer, etc. O colaborador pode encontrar as diversas parcerias vigentes no Portal Interno MySATA. Mensalmente, é enviada, por e-mail, a newsletter sata4me, para todos os colaboradores, via plataforma Mailchimp.

#### 25 anos da SATA

Reconhecimento pelos 25 anos de desempenho do colaborador na SATA, simbolicamente materializado na oferta de um relógio personalizado. Em cada 5 anos de antiguidade dos colaboradores, a SATA formaliza o seu agradecimento.



#### Reformados

Reconhecimento pelo desempenho do colaborador reformado, tendo sido desenvolvidas ferramentas de reconhecimento de passagem à reforma (ex.: site para reformados e emails). Em 2019 foram realizados 24 agradecimentos por Reforma.

#### Aniversário

*E-mail* enviado automaticamente pelo mysata para o colaborador no dia do seu aniversário, com conhecimento para as chefias superiores (até 2 níveis de coordenação).



A empresa envia ainda os parabéns nos aniversários na empresa. Em 2019 foram enviadas 202 mensagens "Parabéns de Empresa".

## Comunicação externa

A política de comunicação externa da SATA visa promover um contacto adequado, atempado e eficaz com os *stakeholders*, refletindo a estratégia do grupo. A comunicação externa é desenvolvida em alinhamento com um plano de marketing anual para cada mercado geográfico, onde se encontra integrada a dimensão da comunicação.

Neste sentido, a SATA, em 2019, continuou a disponibilizar um conjunto de canais de comunicação externa, tais como:

- Azorean Spirit, revista de carácter comercial e institucional distribuída a bordo dos aviões do Grupo SATA, com periodicidade bimestral;
- Meios de comunicação *online*: websites (<https://www.sata.pt> e [www.azoresairlines.pt](http://www.azoresairlines.pt)) e redes sociais (Blogue corporativo – *check-in*- Facebook, Twitter, Instagram, YouTube e LinkedIn);
- Meios de comunicação exterior: imprensa regional, nacional e internacional;
- Rede de Lojas e *Contact Center*, como canais de venda e de apoio ao passageiro;
- Entretenimento e TV a bordo;
- TV corporativa nas lojas;
- Serviços SMS e aplicação Mobile para o telemóvel;
- *Newsletters*;
- Campanhas publicitárias de carácter comercial e institucional;
- Comunicados à imprensa;
- Relatório Integrado;
- Inquéritos de Satisfação aos passageiros;
- *E-mail* da área de comunicação para efeito de convites institucionais (em nome do Grupo SATA).





## A - Desempenho Económico

O Grupo SATA assume a sua vocação regional, sendo um pilar económico e social da Região Autónoma dos Açores (RAA) e contribuindo decisivamente para a coesão regional, dado que o transporte aéreo providenciado pela SATA é a única forma de garantir transporte entre ilhas. A sua motivação para a operação comercial da América do Norte consiste na prestação de serviço à diáspora açoriana.

A finalidade da gestão da SATA é garantir um serviço relevante à RAA, assegurando que as ligações aéreas entre as várias ilhas e destas com o exterior se concretizem de forma regular. Dado operar numa região insular, desempenha um papel fundamental na garantia da acessibilidade a bens e serviços básicos pelas populações, contribuindo de forma decisória para a competitividade da economia e para a qualidade de vida dos açorianos, incluindo o apoio à comunidade do ponto de vista social, como é o caso da missão prestada nas deslocações de casos especiais como, por exemplo, pessoas com doenças.

A atividade do Grupo SATA é gerida com base em princípios de qualidade e segurança, tendo em vista um bom desempenho económico, social e ambiental. Prova disso, é o contexto envolvente de aumento da concorrência, e a SATA teve a capacidade de adaptar-se e manter os níveis de serviço num padrão elevado, o resultou na melhoria dos resultados operacionais e na procura contínua dos passageiros pelos serviços SATA.

O capítulo “Gestão do Risco” é uma síntese de quais os principais tipos de riscos a que a SATA está exposta e quais as medidas de mitigação.

O capítulo “Desempenho Financeiro” apresenta os principais resultados financeiros da SATA.

O capítulo “Segmentos de Negócio” revela os principais destaques da operação da SATA.

O capítulo “Safety and Security” é uma síntese das iniciativas levadas a cabo para garantir a segurança operacional e a segurança contra atos ilícitos.

O capítulo “Qualidade do Serviço” é um síntese das atividades levadas a cabo para garantir a qualidade do serviço.

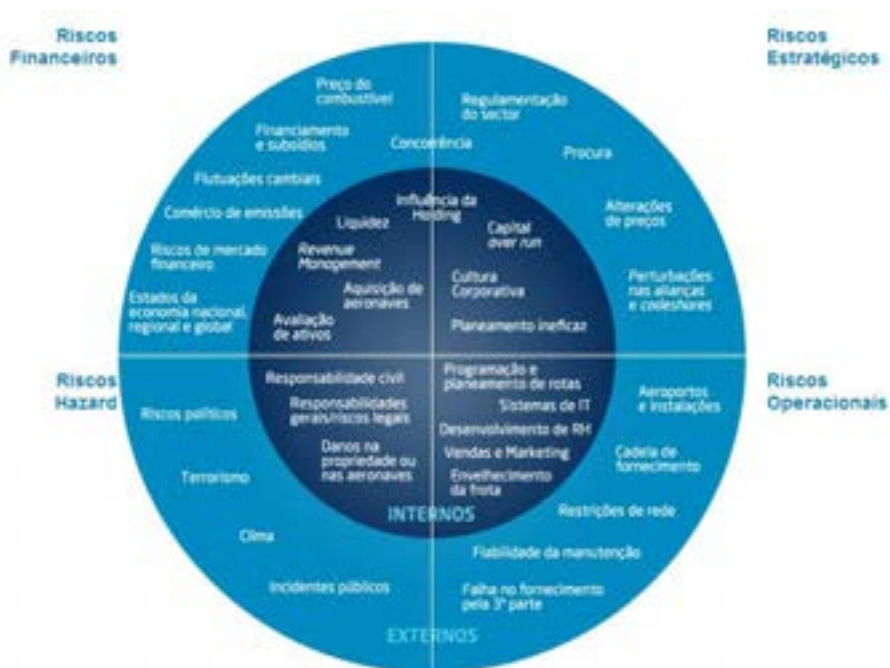
## Gestão do Risco

A Gestão de Risco assume uma importância fundamental no dia-a-dia operacional e de gestão da SATA, presente em todos os processos, sendo uma responsabilidade de todos os colaboradores do Grupo, nos diferentes níveis hierárquicos da Empresa.

A gestão da SATA é suportada numa metodologia de gestão do risco, claramente definida e alinhada com as boas práticas do mercado, alinhada com a metodologia da *Enterprise Risk Management Integrated Framework/COSO II* e considera a recente norma ISO 31000:2009 – *Risk Management*. Esta metodologia visa assegurar um ambiente de controlo interno eficaz e minimizar o impacto dos riscos na organização, reduzir a incerteza e a volatilidade da sua ocorrência, tendo como fim último a sustentabilidade da SATA.

Em complemento, a SATA tem como referência a Matriz de Risco do Setor Aéreo que identifica quatro tipos de risco – riscos financeiros, riscos estratégicos, riscos *hazard* e riscos operacionais, os quais são geridos e monitorizados no dia-a-dia operacional.

## Principais riscos do Grupo SATA



## Mitigação dos tipos de riscos

Tipo do Risco	Risco	Como mitigar?
Riscos Financeiros	<b>Processo de reestruturação financeira</b>  A execução do Plano de Negócios tem associados alguns riscos operacionais, intrínsecos do setor e específicos do Grupo SATA, que são relevantes para a rentabilidade das operações e reposição da necessária sustentabilidade económica e financeira.	
Riscos Estratégicos	<b>Regulamentação do Setor</b>  As constantes alterações ao nível da regulação e orientações internacionais a que a SATA está exposta, exigem uma monitorização orientada, eficaz e atempada para assegurar o sucesso das operações.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Monitorização assegurada pelo Gabinete Jurídico, com total apoio e colaboração dos membros da Gestão.</li></ul>
Riscos Operacionais	<b>Safety &amp; Security</b>  A segurança da operação, dos colaboradores e dos clientes é a prioridade da SATA e todas as suas operações visam a mitigação do potencial risco de segurança a que estão expostos.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Existência do <i>Safety Management System</i> (SMS).</li><li>• Monitorização de dados de voo (<i>Flight Data Monitoring</i>).</li><li>• Plano de Resposta a Emergências (<i>Emergency Responsive Plan</i>).</li><li>• Existência medidas de <i>security</i>.</li><li>• Realização de processos periódicos de auditoria internos e externos, transversais a todas as áreas de negócio.</li><li>• Avaliação de riscos profissionais com identificação dos perigos e as respetivas medidas mitigadoras, por local de trabalho e função.</li><li>• Formação dos colaboradores.</li></ul>
	<b>Interrupção da Operação</b>  Várias áreas operacionais da SATA, pela própria natureza das suas funções, podem ser afetadas por situações que podem afetar o normal funcionamento da operação	<ul style="list-style-type: none"><li>• Medidas de Gestão de Riscos de Interrupção da Operação</li></ul>

<b>Riscos Hazard</b>	<b>Desastres naturais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contratualização de seguros que não coloquem em causa a continuidade do negócio e os objetivos estratégicos da SATA.</li> <li>• Existência de um Grupo de Gestão de Emergência SATA, que suportado no Manual de Procedimentos de Emergência, atua nas várias situações de crise.</li> </ul>
<b>Riscos Socio-Laborais</b>	<b>Relações laborais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existe um Gabinete de Relações Laborais que garante e motiva uma relação de diálogo aberto com as várias unidades sindicais.</li> </ul>
<b>Riscos Políticos</b>	<b>Políticas regionais e nacionais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> </ul>
<b>Outros Riscos</b>	<b>Ética e cultura organizacional</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Divulgação do Código de Ética junto dos colaboradores, que integra princípios de equidade e respeito, lealdade, confidencialidade, relação com entidades externas, uso de bens da empresa, conflito de interesses e comportamentos não éticos, conhecimento e inovação, qualidade do serviço, segurança e saúde, qualidade do serviço, ambiente, responsabilidade social. Existe um canal de reporte interno de comportamentos não-éticos e de receção de reclamações relacionadas.</li> <li>• No ano 2019, em formatos diferenciados, como notas em Livro de Reclamações, contatos com Customer Care, Comunicados de estruturas representativas de trabalhadores, exposições de colaboradores, relatórios de auditoria interna ou pontos questionados em contencioso administrativo e judicial, foram suscitados aspetos da temática de ética e cultura organizacional, com dimensão de melhoria que, e quando fundamentadas as situações, mereceram ações de necessária e desejável correção.</li> <li>• Plano de Prevenção de riscos e corrupção e infrações conexas que abrange todas as operações das empresas do Grupo.</li> </ul>

## Desempenho Financeiro

2019 foi para o Grupo SATA um ano marcado pela recuperação dos resultados operacionais do exercício face aos valores registados durante o ano de 2018.

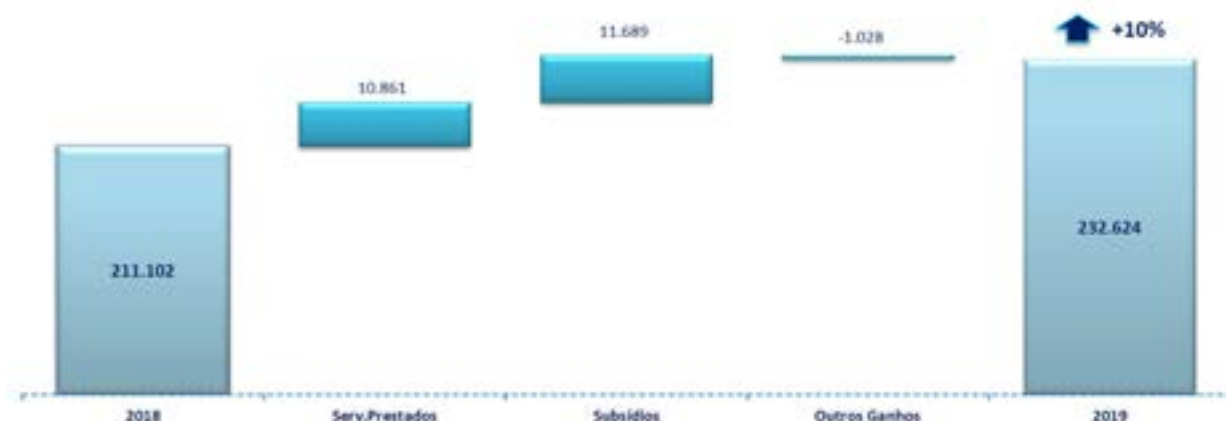
### Ganhos operacionais

<i>Ganhos operacionais (milhares de Euros)</i>	2018	2019
Vendas e Serviços prestados	178.565	189.425
Subsídios	31.171	42.860
Outros ganhos	1.367	339
<b>Ganhos Operacionais</b>	<b>211.102</b>	<b>232.624</b>

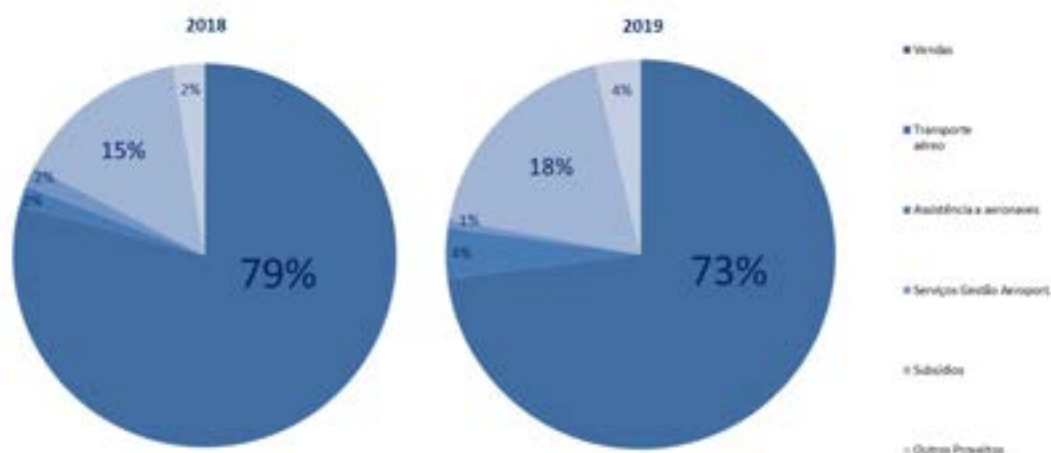
O volume de ganhos operacionais auferido ao longo do exercício de 2019 apresenta uma evolução positiva comparativamente aos montantes registados nos passados dois exercícios, com variações de 10% e 7% face a 2018 e 2017, respetivamente.

Esta evolução face a 2018 resulta sobretudo pelos aumentos (+5,4MEUR) registados nos ganhos decorrentes da prestação de serviços de exploração aérea regular e charter e pelos serviços de Assistência a Aeronaves (+6MEUR). O incremento no volume de Subsídios à Exploração, recebidos no âmbito do contrato de Obrigações de Serviço Público de transporte aéreo de passageiros e carga na Região Autónoma dos Açores em cerca de 12 milhões de euros, resulta em grande parte do acréscimo registado na rubrica de Reequilíbrio Financeiro de acordo com o contrato de O.S.P atualmente em vigor.

No gráfico abaixo, evidenciamos as variações nas rubricas mais relevantes de rendimentos auferidos ao longo do exercício de 2019.



Os Rendimentos Operacionais (incluindo subsídios) por segmento detalham-se do seguinte modo:



## Gastos operacionais

<b>Gastos operacionais (milhares de Euros)</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
a. Gastos com pessoal	71.057	64.843
b. Combustíveis e lubrificantes	42.134	46.480
c. Depreciações	18.066	7.772
d. Manutenção	17.769	11.040
e. Fretamentos	16.775	16.978
f. Handling	10.475	10.692
g. Comissões	7.488	8.625
h. Taxas aeroportuárias	6.660	7.942
i. Aluguer de motores	5.358	3.689
j. Catering	5.117	5.217
k. Comunicação	4.717	4.174
l. Outras Taxas	3.725	3.771
m. Serviços relativos a tráfego	3.513	3.815
n. Rendas e Alugueres	3.419	23.813
o. CMVMC	3.097	2.471
p. Vigilância e segurança	1.690	972
q. Taxas relativas a voo	1.600	1.494
r. Limpeza e higiene	936	856
s. Conservação e reparação	566	1.009
t. Promoção - América do Norte	437	730
u. Deslocações e estadas	270	238
v. Reservas de manutenção por horas de voo	0	14.115
w. Outros	50.086	30.700
	<b>274.957</b>	<b>271.439</b>

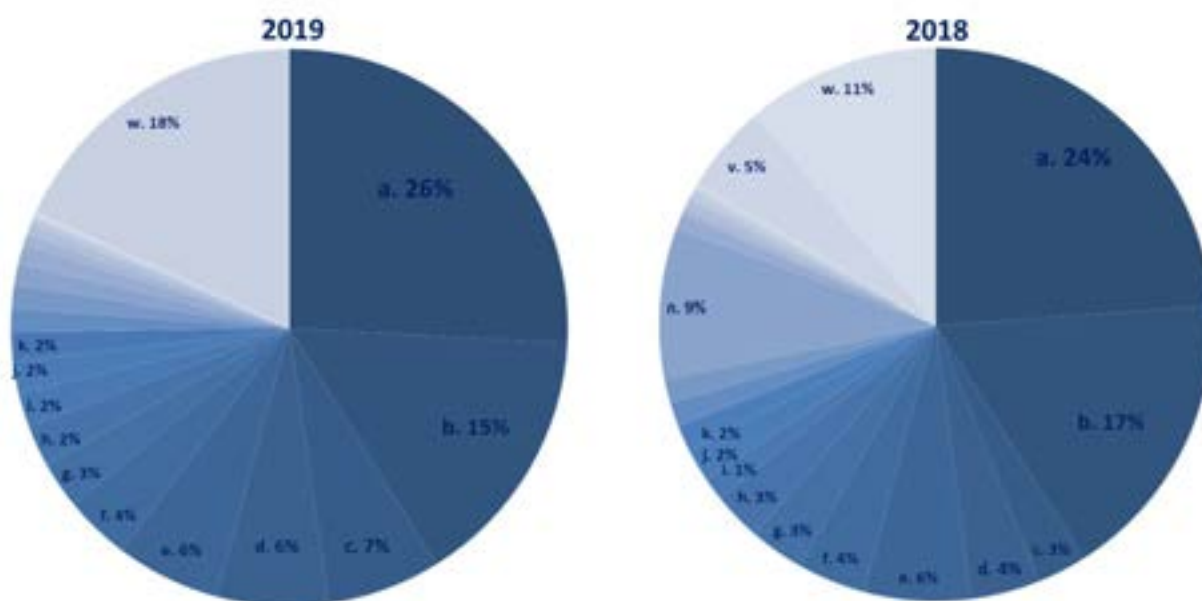
De acordo com os valores apresentados, o volume de Gastos Operacionais registados em 2019 apresenta um aumento de 2% face ao montante suportado em 2018, variação cujo valor ascende a pouco mais de 4 milhões de euros.

À semelhança do verificado anteriormente, a rubrica de Gastos com o Pessoal assume o maior contributo para a totalidade do volume de Gastos Operacionais, representando em conjunto com a rubrica de Combustíveis cerca de 41% do total da estrutura de gastos operacionais do Grupo SATA.

A rubrica de fretamentos, nomeadamente em regime de ACMI mantém um valor relevante no total dos gastos operacionais por força dos constrangimentos operacionais com o impacto na rede do anormal volume de irregularidades operacionais que afetaram a atividade da companhia ao longo de 2018 e 2019.

Destacam-se as reduções verificadas nas rubricas de Rendas e Alugueres e Reservas de manutenção por horas de voos pelo impacto da alteração de critério contabilístico dos contratos de locação operacional e reservas de manutenção acumuladas a eles associados no âmbito da adoção da nova IFRS 16.

## Peso dos gastos operacionais



## Resultados

A evolução dos resultados ao longo do período entre 2018 e 2019 apresenta-se do seguinte modo:

Reconciliação dos resultados (milhares de Euros)	2018	2019
Ganhos operacionais	211.102	232.624
Gastos operacionais	271.439	274.957
<i>dos quais rendas operacionais</i>	23.813	3.419
<b>EBITDA</b>	<b>(52.565)</b>	<b>(24.267)</b>
<b>EBITDAR</b>	<b>(28.751)</b>	<b>(20.847)</b>
Amortizações e Depreciações de Activos	7.772	18.066
<b>Resultado operacional</b>	<b>(60.337)</b>	<b>(42.333)</b>
Resultados Financeiros	(7.284)	(11.616)
<b>Resultado Antes de Impostos</b>	<b>(67.621)</b>	<b>(53.949)</b>
Imposto sobre o rendimento	3.827	517
<b>Resultado Líquido do Exercício</b>	<b>(63.794)</b>	<b>(53.432)</b>

O exercício de 2019, fica marcado no Grupo SATA pela recuperação registada nos resultados operacionais apresentados, cujo valor apresenta uma melhoria em cerca de 18 milhões de euros face ao apresentado no exercício de 2018.

Esta evolução de resultados assenta sobretudo no incremento no volume de ganhos operacionais na ordem dos 23 milhões de euros, nomeadamente, decorrentes da exploração aérea (+5,4MEUR), assistência a aeronaves (+6MEUR) e subsídios à exploração (+12MEUR).

O impacto negativo dos resultados financeiros, com uma deterioração de 4 milhões de euros face ao ano de 2018, decorrente da adoção da IFRS 16 e pelos juros sobre os montantes de endividamento bancário afetam de forma relevante o resultado líquido do exercício, minorando os efeitos da recuperação registada ao nível dos resultados operacionais no final do exercício económico em análise.

## Posição financeira e liquidez

A estrutura da posição financeira do Grupo SATA decompõe-se do seguinte modo:



Face ao exercício anterior, destaca-se o crescimento da rubrica de Ativos Fixos Tangíveis em grande parte pela incorporação na Azores Airlines dos ativos em locação operacional no âmbito da adoção da IFRS 16 agora reconhecidos no balanço como ativos com direito de uso. Ainda na componente Não Corrente do Ativo, destaca-se face a 2018, a passagem para Outros Ativos Correntes dos montantes registados como Entradas de Capital por realizar cujo valor ascende a 26 milhões de euros.

Na rubrica de Capital Próprio, a variação registada no Capital Social é resultado da incorporação em capitais próprios dos resultados negativos do exercício de 2018 e 2019, cujo montante acumulado a 31 de Dezembro de 2019 ultrapassa os 247 milhões de euros negativos, relegando desta forma para 230 milhões de euros negativos o valor total da rubrica de Capitais Próprios do Grupo SATA.

Na estrutura de Financiamento, destacam-se nas rubricas de Passivo, o aumento do grau de Endividamento, via Empréstimos Obtidos na ordem dos 50 milhões de euros, cujo valor corresponde a perto de 46% do valor total de Passivo do Grupo SATA a 31 de Dezembro de 2019.

Do total de 464 milhões de euros de passivo destacamos o impacto neste valor das rubricas de Passivos com Obrigações Contratuais, cujo montante em ambas as componentes correntes e não corrente ascende a 100 milhões de euros.

A evolução da dívida líquida, bem como do rácio Dívida Líquida/EBITDA, apresenta-se como se segue:

<b>Dívida líquida (milhares de Euros)</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Financiamentos obtidos	<b>164.712</b>	<b>214.656</b>
Não corrente	119.990	103.260
Corrente	44.723	111.396
Passivos com obrigações contratuais	<b>49.434</b>	<b>99.805</b>
Não corrente	41.513	71.216
Corrente	7.922	28.589
Caixa e equivalentes de caixa	<b>(5.728)</b>	<b>(6.738)</b>
<b>Dívida líquida</b>	<b>208.418</b>	<b>307.723</b>
<b>Dívida líquida/EBITDA</b>	<b>(4,0)</b>	<b>(12,7)</b>



## Segmentos de negócio

O Grupo SATA desenvolve a sua atividade em torno de quatro áreas de negócio.

### Segmentos de negócio do Grupo SATA

#### 01 Transporte Aéreo

- **SATA Air Açores:** Transporte aéreo de passageiros e carga nas Regiões Autónomas dos Açores e Madeira
- **SATA Internacional- Azores Airlines:** Transporte aéreo nas restantes rotas operadas pela SATA.

#### 02 Assistência a aeronaves

- **SATA Air Açores:** Assistência a aeronaves que operam nos aeroportos da Região Autónoma dos Açores.



#### 03 Gestão de aeródromos

- **SATA Gestão de Aeródromos:** Gestão integral de quatro aeródromos nas ilhas dos Açores – Pico, Graciosa, Corvo e São Jorge – e da aerogare das Flores.

#### 04 Operadores Turísticos

- **Azores Airlines Vacations Canadá:** Consolidação da presença da SATA no mercado canadiano.
- **Azores Airlines Vacations America:** Reforço do posicionamento da marca SATA no mercado dos EUA.

### 01 Transporte Aéreo

O negócio de transporte aéreo divide-se em três atividades principais, com exigências distintas entre si: operações de voo, operações terrestres/*handling* e manutenção e engenharia.

Na **SATA Air Açores**, a operação decorreu com alguns constrangimentos. Ocorreu uma Greves dos técnicos de manutenção (SITEMA/SINTAC). Ocorreram irregularidades operacionais de outros operadores devido a condições meteorológicas nos voos com origem na ilha do Pico e Horta e destino Lisboa, que originaram a criação de voos extraordinários na SATA Air Açores. Adicionalmente, ocorreram ainda atrasos motivados por voos em atraso de outros operadores com passageiros de ligação para destinos dentro da RAA. Durante o ano existiu uma greve dos TMA's da SATA Air Açores.

O *Electronic Flight Bag* (EFB) consiste num sistema de informação a bordo que permite o acesso a informação operacional, de uma forma mais rápida e eficiente, com uma economia de papel, *tonners*, atividades de *back-office* e combustível, e consequente redução dos custos e da pegada ambiental, contribuindo para a manutenção dos padrões de segurança. Em 2019 ocorreram melhorias de software na aplicação Aviobook (EFB), com relevância para os Operacional Flight Plans onde se mitigou a probabilidade de erros de submissão por parte dos pilotos e onde se verificam melhorias no campo Briefing. Foi ainda realizado um upgrade ao Server TYPE II na plataforma Avio EFB que assegurou maior estabilidade da aplicação.

Em termos de poupança de combustível, mantêm-se para 2019 as práticas de poupança implementadas nos anos anteriores. Está ainda previsto para 2020 equipar as aeronaves Q400 com Enhanced Avionics que irão trazer melhorias na eficiência de redução de combustível gasto.

No que toca à formação e treino de tripulações, foi realizada em 2019 uma formação suplementar teórica e de simulador dada no recorrente anual em Adverse Weather Plus Radar Best usage practices; formação em Enhanced Avionics para a frota Q400; e formação suplementar teórica dada no recorrente anual sobre Performance.

Face às iniciativas previstas para o ano, a introdução da Performance e Weight and balance (folhas de carga) em formato digital encontra-se contratualizada e em fase de desenvolvimento para futura implementação integrado na aplicação Aviobook dos EFB's. Adicionalmente, a certificação das aeronaves Q200 em P-RNAV/RNP APP/ADSB-Out aguarda aprovação da autoridade, estando já concluída a instalação de novos FMS's (hardware e software) nestas aeronaves. Por fim, Instalação dos novos FMS's (*Flight Management System*) nas aeronaves Q400 está prevista para 2020, ficando estes equipados com ADSB-OUT e Enhanced Avionics.

Foram realizados seis eventos de paragens planeadas, sendo dois com as aeronaves da frota Q200 e quatro com aeronaves da frota Q400, para o cumprimento de inspeções no âmbito do plano de manutenção aprovado. De registar também, a substituição de 3 motores da frota Q400 e 2 da frota Q200 para uma intervenção à zona da turbina. Estas intervenções ascenderam a um valor total de cerca de 3.4 milhões de dólares.

Ao nível das **operações terrestres**, no seguimento da entrada em vigor do Código Aduaneiro da União (CAU), a SATA Air Açores continua a disponibilizar a venda de serviços SDS (Sistema de Declaração de Sumárias) a terceiros.

Na **SATA Internacional – Azores Airlines**, o ano 2019 foi marcado por dois grandes investimentos: ao nível da frota deu-se a entrada da primeira aeronave A321-NEO-LR e foram realizadas grandes inspeções nas três aeronaves que constituem a frota A320; a nível de tripulações técnicas foram realizadas admissões e promoções a comando, com respetivas formações, de forma a dotar a empresa dos pilotos necessários a voar a frota da Companhia.

A entrega tardia pelo fabricante da nova aeronave, apesar do processo de certificação rápido que se seguiu, bem como o atraso na inspeção de uma aeronave A320, devido à corrosão encontrada nas asas, obrigaram a substituir a capacidade correspondente, através da contratação de voos em regime *wet-leasing* (ACMI). Ainda assim, a taxa de regularidade situou-se nos 95%, com 6.962 voos realizados e 332 voos cancelados. Destes, 52% cancelaram por razões operacionais, 42 % por condições meteorológicas e 4% por motivos técnicos. Entre os motivos de ordem operacional, encontram-se os relacionados com tripulações, havendo a salientar determinado absentismo no Pessoal Navegante e também certos períodos de conflitualidade laboral, no âmbito das negociações dos Acordos de Empresa. Neste contexto, verificou-se alguma falta de flexibilidade na alteração das escalas e na recuperação de atrasos, tendo como consequência o cancelamento de voos.

Os fatores que afetaram a regularidade de a pontualidade estiveram a ser acompanhados e analisados sistematicamente pelas equipas de gestão operacional, tendo em vista corrigir os processos de planeamento e de execução das operações, bem como apontar medidas mitigadoras que permitissem maior robustez futura no desenho do plano de frequências. Neste sentido, foram revistos os tempos de voo, de rotação e de ligação nos aeroportos, de forma a amortecer os atrasos e, assim, gerar uma melhor regularidade e pontualidade na execução dos próximos planos de exploração. Os trabalhos de manutenção decorreram na normalidade, tendo o ano sido marcado pelo início de operação de um A321neo e pela imobilização do Airbus A310 e preparação para reentrega. Foram realizados 3 eventos de paragens planeadas, para o cumprimento de inspeções no âmbito do plano de manutenção aprovado. De registar também, o aluguer de 3 motores e 1 APU (*auxiliary power unit*), e a ida para oficina de 3 motores e 1 APU.

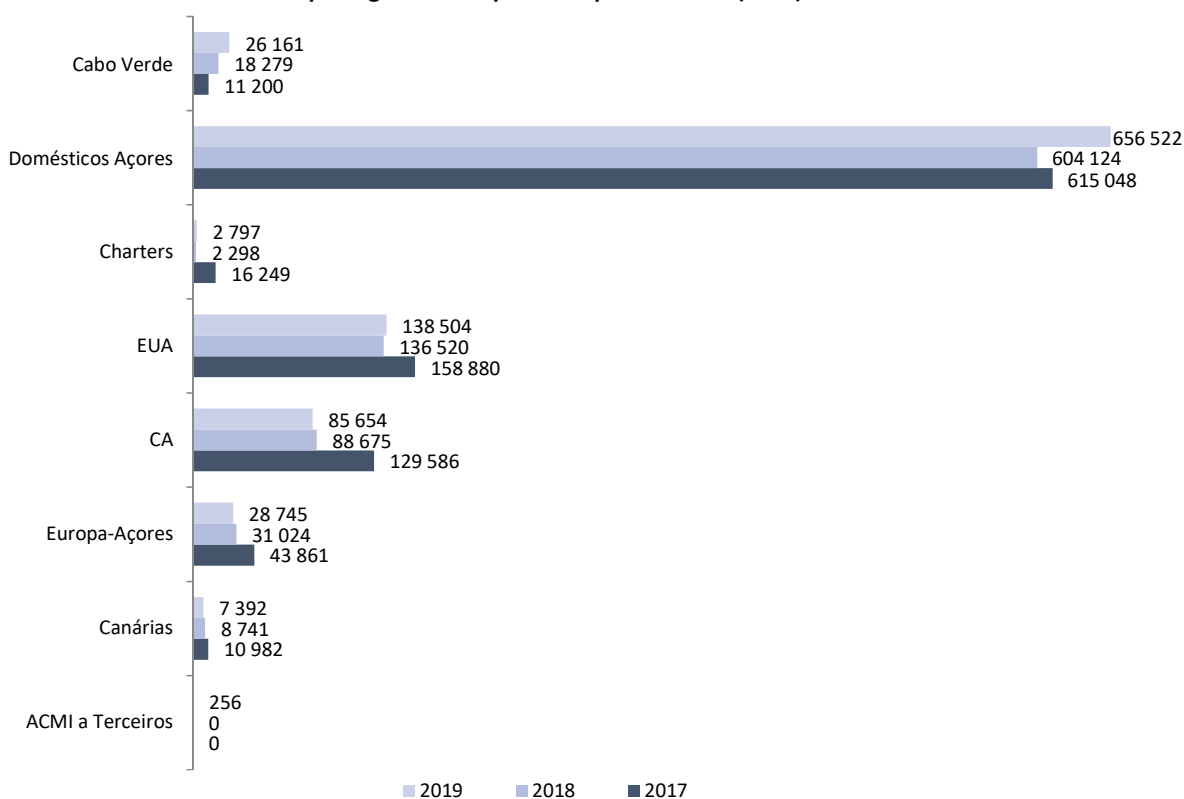
Durante o ano, ao nível das **operações terrestres**, o Gabinete de Despacho Aduaneiro, criado em 2017, reforçou dos níveis de eficiência e rapidez nos processos aduaneiros pelo crescimento da atividade, que proporcionou nova redução de custos com em relação aos despachantes oficiais externos.

### **Principais Indicadores 2019**

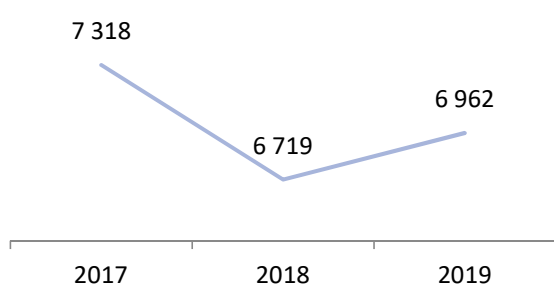
Em 2019, na SATA Internacional – Azores Airlines registou-se um aumento do número de passageiros transportados na ordem dos 6%. O mercado doméstico dos Açores continuou a marcar a maior parte da operação da SATA Internacional - Azores Airlines, com um decréscimo de 2% de passageiros transportados face ao anterior.

O mercado Cabo Verde registou o incremento mais significativo na ordem dos 43%. Registou-se também um aumento no número de passageiros transportados nos voos Charter (22%) e EUA (1%), e um decréscimo nos voos Canadá (-3%) e nos voos Europa-Açores (-7%).

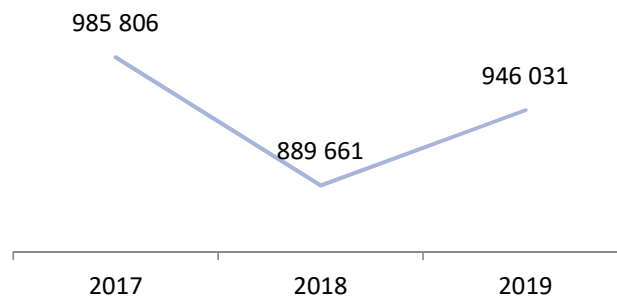
### N.º de passageiros transportados por mercado (LUTs) - S4



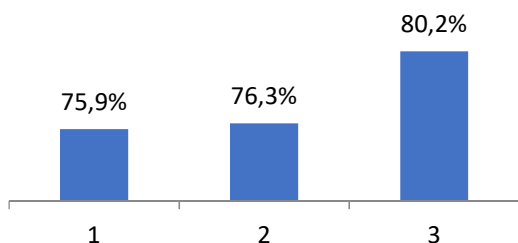
### Evolução n.º voos realizados - S4



### N.º passageiros transportados (LUTs\*) - S4



### Load Factor (RPK/ASK) - S4



\* Inclui passageiros em trânsito

Em 2019, registou-se um aumento do número de voos e de passageiros transportados (4% e 6%, respetivamente), a taxa de ocupação (Load Factor) registou um acréscimo de aproximadamente 3,9 p.p.

## 02 Assistência a aeronaves

A assistência das aeronaves da SATA é prestada pela SATA Air Açores e contempla a autoassistência (prestada a voos da própria SATA Air Açores), a assistência prestada a outras Companhias Aéreas (incluindo a SATA Internacional - Azores Airlines) e a assistência em escalas técnicas para reabastecimento (maioritariamente em Santa Maria, Terceira e Ponta Delgada).

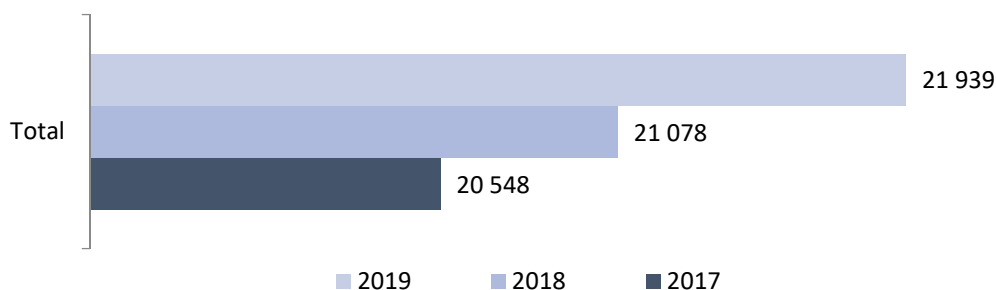
A atividade de assistência decorreu na normalidade, tendo sido marcado sobretudo pela realização de 10 novos contratos de handling, 6 renovações dos contratos de handling, e duas adendas aos acordos de handling.

Em 2019, destaca-se a preparação dos serviços em terra para receção da nova aeronave A321LR, CS-TSH, Magical; a venda como sucata de 170 contentores de bagagem da frota A310 pelo valor de 8.778,90€; e o acordo de limpeza profunda das aeronaves da SATA Internacional pela empresa CareFace em Lisboa, com o resultado de limpeza profunda de 6 em 6 meses de todos os aviões da frota.

Em 2019, a SATA Air açores é o único prestador de serviços de handling em todos os aeroportos dos Açores. Foi realizada a autoria anual APCER referente aos registos de emissões CO<sub>2</sub>, e as auditorias bienais IOSA (IATA Operational Safety Audit) à SATA Internacional e SATA Air Açores. AS receitas totais de assistências em 2019 totalizaram 9.693.952€.

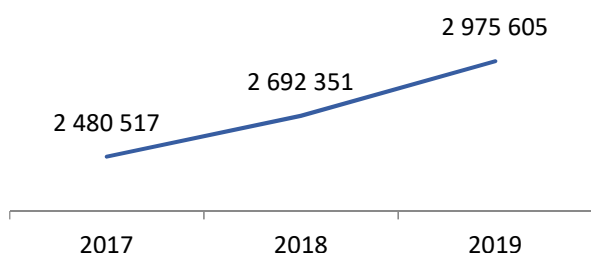
### Principais Indicadores 2019

#### N.º de voos assistidos por tipologia

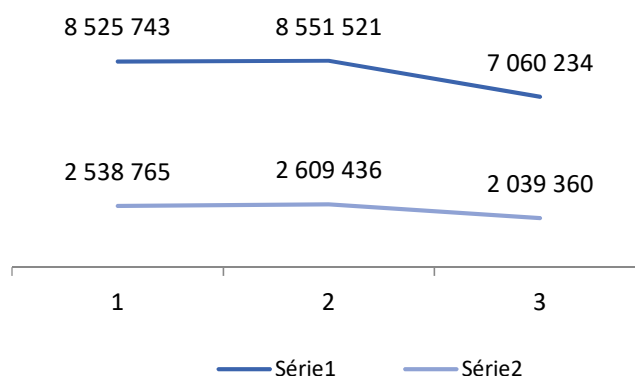


Verifica-se um aumento de 14% face a 2018 no número total de voos assistidos, mantendo-se assim o crescimento comparativamente ao período homólogo.

#### N.º passageiros assistidos



#### Carga e correio processados (kg)



O número de voos assistidos refletiu-se num aumento de cerca de 11% do número de passageiros assistidos. Os valores referentes à importação/exportação de Carga e Correio sofreram ligeiras alterações, tendo o correio registado uma diminuição de cerca de 22% e a carga uma diminuição de 17% face a 2018, devido ao decréscimo sistemático na procura da carga e correio, por escassez na pesca e correio por via marítima.

### 03 Gestão de Aeródromos

Atualmente encontra-se em vigor a Resolução do Conselho do Governo N.º 103/2016, de 25 de maio, que aprovou o plano de exploração dos Aeródromos Regionais de 2016, com um valor de investimento estimado em 7.585.406,56 €, bem como o Despacho de S. Exa. o Secretário Regional dos Transportes e Obras Públicas, de 3 de julho de 2017, onde foi aprovado o Plano de Exploração dos Aeródromos Regionais para o ano de 2017, com um valor de investimento estimado em 3.948.500,00 €, o Despacho de S. Exa. a Secretária Regional dos Transportes e Obras Públicas, de 10 de janeiro de 2018, onde foi aprovado o Plano de Exploração dos Aeródromos Regionais para o ano de 2018, com um valor de investimento estimado em 3.973.266,00 € e ainda o Despacho de S. Exa. a Secretária Regional dos Transportes e Obras Públicas, de 12 de fevereiro de 2019, onde foi aprovado o Plano de Exploração dos Aeródromos Regionais para o ano de 2019, com um valor de investimento estimado em 5.920.600,00 € e respetivas alterações aos mesmos.

#### Planeamento e Gestão de Investimentos

Durante o ano de 2019, a SATA Gestão de Aeródromos, S.A. continuou a executar os investimentos aprovados na Resolução de Conselho de Governo n.º 103/2016, de 25 de maio, bem como também executou outros investimentos aprovados nos Planos de Exploração dos Aeródromos Regionais relativos aos anos de 2017 a 2019.

Assim, no ano de 2019, destaca-se a conclusão/execução dos seguintes investimentos:

Aeródromo da Ilha do Pico	<ul style="list-style-type: none"><li>• Em curso a Elaboração do Projeto das Instalações de Aquecimento, Ventilação e Ar Condicionado (AVAC) da Aerogare do Aeródromo, adjudicado ao Arquiteto Paulo Macedo &amp; Associados pelo valor de 29.872,00 € + IVA. A fase de Estudo Prévio encontra-se a ser analisada pela SGA/DRT, para efeitos da decisão relativamente aos equipamentos a instalar;</li><li>• Correção das Marcações existentes nas Zonas de Estacionamento do Aeródromo;</li><li>• Substituição Integral da Vedação do NDB da Ilha do Pico;</li><li>• Realização dos Flight Checks ao ILS.</li></ul>
Aeródromo da Ilha de São Jorge	<ul style="list-style-type: none"><li>• Conclusão da Empreitada de Pavimentação do Caminho de Circulação entre a Placa de Estacionamento de Aeronaves e o SSLCI do Aeródromo e entre a Placa de Estacionamento de Aeronaves e a TWR do Aeródromo, adjudicada à empresa Tecnovia Açores, S.A., no valor total de 29.084,50 € + IVA;</li><li>• Conclusão da Empreitada de Realização da Correção da Sinalização Horizontal na Placa de Estacionamento de Aeronaves do Aeródromo, adjudicada à empresa Tecnovia Açores, S.A., no valor total de 29.900,00 € + IVA;</li><li>• Fornecimento e Instalação de uma Câmara CCTV na Pista 13 do Aeródromo, adjudicado à empresa PT Segur, Lda, no valor total de 12.496,61 € + IVA;</li><li>• Realização dos Flight Checks ao VOR-DME;</li><li>• Conclusão dos Trabalhos de Retificação da Vedação do VOR/DME do Aeródromo;</li><li>• Conclusão dos Trabalhos de Construção Civil no âmbito de Restabelecimento da STRIP do Aeródromo;</li><li>• Reparação da Vedação Limite do Aeródromo;</li><li>• Conclusão dos Trabalhos de Manutenção da Pista e Zonas de Estacionamento do Aeródromo;</li><li>• Conclusão do Procedimento de Contratação Pública da Empreitada de Construção do Reservatório de Água para Reforço do Abastecimento ao Aeródromo;</li><li>• Início do Procedimento de Contratação Pública dos Trabalhos de Construção Civil para o Fornecimento e Instalação de Equipamentos de Aquecimento, Ventilação e Ar Condicionado (AVAC) na Aerogare, com o preço base de 345.000,00 € e o prazo de execução de 180 dias.</li></ul>
Aeródromo da Ilha Graciosa	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fornecimento e Instalação de um Detetor de Vestígios de Explosivos (DVE) para o Aeródromo, adjudicado à empresa Siemens, Lda, no valor total de 34.683,60 € + IVA;</li><li>• Aquisição e Instalação das Mangas de Vento Frangíveis do Aeródromo;</li><li>• Conclusão dos Trabalhos de Construção Civil no âmbito de Restabelecimento da STRIP do Aeródromo;</li><li>• Conclusão da Empreitada de Construção da Torre de Controlo, adjudicada à empresa Afavias, S.A., no valor total de 1.377.000,00 € + IVA (em funcionamento desde setembro 2019);</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conclusão da Empreitada de Construção do Reservatório de Água para Reforço do Abastecimento ao Aeródromo, adjudicada à empresa Afavias, S.A., no valor total de 284.950,00 € + IVA;</li> <li>• Conclusão da empreitada de Substituição Integral da Vedação do NDB;</li> <li>• Conclusão do Procedimento de Contratação Pública da Empreitada de Construção de uma Nova Vedação Periférica para o Aeródromo;</li> <li>• Início dos trabalhos da Empreitada de Instalação dos Sistemas PAPI e RTIL nas Pistas 09-27 do Aeródromo, adjudicada à empresa Tecnovia Açores, S.A., no valor total de 289.500,00 € + IVA e o prazo de execução de 270 dias;</li> <li>• A aguardar parecer da ANAC ao Projeto de Execução para dar início ao Procedimento de Contratação Pública para a Empreitada de Requalificação e Ampliação da Aerogare.</li> </ul>
Aeródromo da Ilha do Corvo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Em curso a Elaboração do Projeto de Ampliação e Remodelação da Aerogare e do Edifício SSLCI do Aeródromo, adjudicado ao Arquiteto Paulo Macedo &amp; Associados pelo valor de 107.872,00 € + IVA;</li> <li>• Em curso a Empreitada Realização de Infraestruturas de Alimentação Elétrica para Fornecimento e Instalação de um Sistema APAPI nas Pistas 11-29 do Aeródromo, adjudicado à empresa Tecnovia Açores, S.A., no valor total de 144.996,40 € + IVA;</li> <li>• Conclusão do Projeto do Abrigo para as Novas Viaturas de Bombeiros do Aeródromo;</li> <li>• Conclusão dos trabalhos de Reposição da Vedação para colocação da Torre de Controlo no Lado Ar do Aeródromo;</li> <li>• Entrega das duas Viaturas de Combate a Incêndios (encontrando-se as mesmas estacionadas no Aeródromo da Ilha de São Jorge, a aguardar o restabelecimento do transporte marítimo para a Ilha do Corvo.</li> </ul>
Aerogare da Ilha das Flores	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Empreitada de Criação de Espaço destinado à P.S.P. na Aerogare da Ilhas das Flores - aguardar pela receção do material para a execução da obra (retido na Horta);</li> <li>• Fornecimento e Instalação de Equipamentos de Ar Condicionado na Aerogare, na Sala de Ckeck-In e no Gabinete de Armazém de Cargas da Aerogare - Equipamentos estão a aguardar pelo restabelecimento do transporte marítimo para a Ilha das Flores.</li> </ul>
Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Em curso a Aquisição de Serviços de Realização de Campanhas de Determinação do Coeficiente de Atrito no Pavimento das Pistas dos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo, adjudicada à empresa Consulstrada, Lda, no valor total de 62.442,00 € + IVA e com o prazo de execução de 3 anos (2018 a 2020);</li> <li>• Fornecimento e Montagem de Mobiliário para o SSLCI's dos Aeródromos de São Jorge e Graciosa, adjudicado à empresa J.H.Ornelas, Lda pelo valor total de 29.975,50 € + IVA;</li> <li>• Fornecimento de Equipamento Complementar para os SSLCI's dos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge e Graciosa, adjudicado à empresa Vianas, S.A., no valor total de 179.975,40 € + IVA;</li> <li>• Fornecimento de Rádios Portáteis ATEX para os Serviços de Socorro e Luta Contra Incêndios (SSLCI's) dos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge e Corvo;</li> <li>• Conclusão da Aquisição de Serviços de Realização de Levantamento Topográfico de acordo com os Requisitos de Qualidade dos Dados Aeronáuticos nos Aeródromos das Ilhas de São Jorge, Graciosa e Corvo, adjudicado ao Centro de Informação Geoespacial do Exército, no valor total de 12.000,00 € + IVA, sendo o valor para cada aeródromo de 4.000,00 € + IVA respetivamente;</li> <li>• Início do Procedimento de Contratação Pública para o Fornecimento de 3 (três) Viaturas de Combate a Incêndios para os Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge e Graciosa, com o preço base de 2.100.000,00€ e o prazo de execução de 14 meses.</li> </ul>

Os investimentos realizados refletiram-se numa faturação durante o ano de 2019 que totalizou o montante de 3.076.054 € + IVA, distribuída pelas seguintes Infraestruturas Aeroportuárias:

- Aeródromo da Ilha do Pico: 214.756 €;
- Aeródromo da Ilha de São Jorge: 383.663 €;
- Aeródromo da Ilha do Corvo: 930.165 €;
- Aeródromo da Ilha Graciosa: 1.545.605 €;
- Aerogare das Flores: 1.865 €.

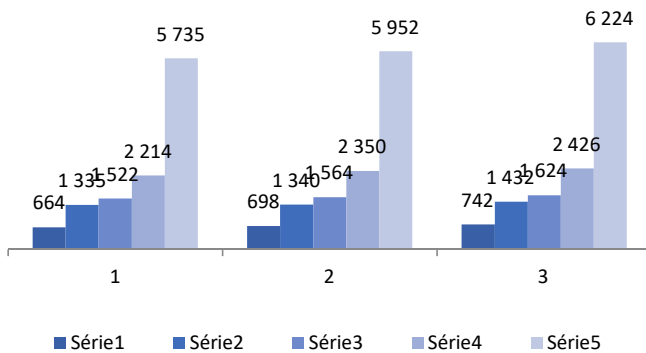
Para além dos investimentos mencionados anteriormente, foram contratualizadas várias prestações de serviços para os diferentes Aeródromos no âmbito da atividade desenvolvida, nomeadamente manutenções de equipamentos e infraestruturas, serviços de limpeza, etc. A título de exemplo, citamos os seguintes contratos:

- Aquisição de Serviços de Manutenção dos Sistemas de Iluminação de Pista dos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge e Graciosa;
- Aquisição de Serviços de Manutenção dos Transportadores de Bagagem dos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge e Graciosa e da Aerogare da Ilha das Flores;

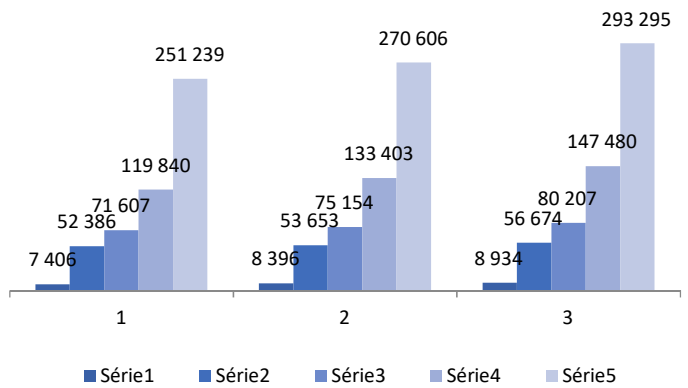
- Aquisição de Serviços de Limpeza nos Edifícios do Aeródromo da Ilha Graciosa;
- Aquisição de Serviços de Limpeza nos Edifícios do Aeródromo da Ilha de São Jorge;
- Aquisição de Serviços de Consultoria para o Sistema de Gestão da Qualidade (SGQ) e para a Realização de Auditorias Internas da S.G.A.;
- Aquisição de Serviços de Consultoria na Área de Construção Civil - Supervisão, Fiscalização e Controlo das Empreitadas da S.G.A.

## Principais Indicadores 2019

**Total de movimentos de aeronaves (MOV) nos aeródromos SATA**



**Total de movimentos de passageiros (PAX) nos aeródromos SATA**



2019	Voos	Passageiros	Carga (ton)	Correio (ton)	Trânsito Direto	Transbordo
<b>Total Geral</b>	<b>6.224</b>	<b>293.295</b>	<b>859</b>	<b>253</b>	<b>3.243</b>	<b>2.892</b>
Corvo	742	8.934	54	12	514	10
Graciosa	1.432	56.674	305	39	838	6
São Jorge	1.624	80.207	179	81	767	34
Pico	2.426	147.480	321	120	1.124	2.842

Durante 2019, registou-se um aumento na maioria dos tipos de movimentos nos aeródromos regionais face ao ano anterior, com maior incidência na Ilha do Pico (+11% de movimentos de passageiros) e na Graciosa (+ 7% de movimentos de aeronaves). O aeródromo do Pico manteve uma vez mais a liderança dos quatro aeródromos.

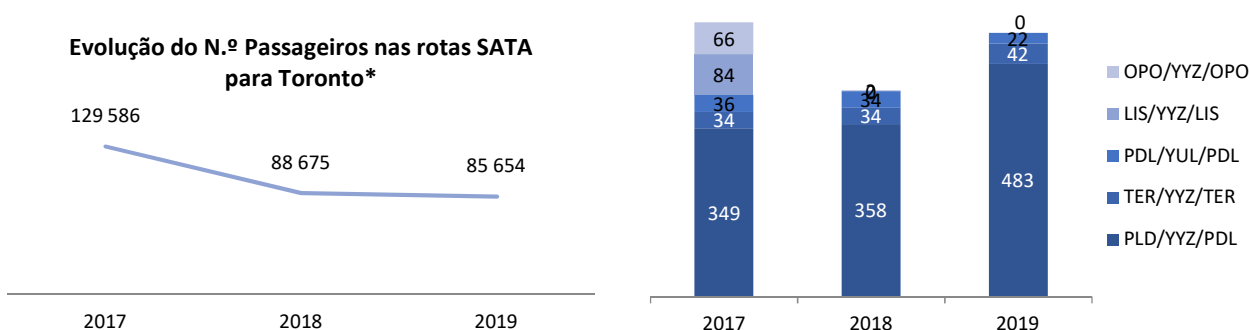
## 04 Operadores Turísticos

Os operadores turísticos do Grupo SATA - Azores Airlines Vacations Canadá e Azores Airlines Vacations America – têm como missão promover estrategicamente o destino turístico Açores nos mercados Canadá e EUA, respetivamente.

### Canadá

A Airlines Vacations Canadá continuou a ter um impacto positivo no mercado. O ano de 2019, no que diz respeito à Azores Vacations América, foi de alguma moderação na sua atividade comercial tendo-se, no entanto, dado continuidade à presença em feiras de turismo nas mais importantes cidades, nomeadamente Chicago, San Diego, Boston, Los Angeles, Denver, Philadelphia, Washington, San Francisco e Dallas, cujos resultados têm sido gratificantes.

### Principais Indicadores 2019



\* Inclui passageiros em trânsito

PDL = Aeroporto de Ponta Delgada; TER = Aerogare civil das Lajes; LIS = Aeroporto de Lisboa; OPO = Aeroporto do Porto; YYZ = Aeroporto de Toronto (Pearson); YUL = Aeroporto de Montreal (Pierre-Elliott-Trudeau)

Canadá registou um aumento no número de voos na ordem dos 28%, totalizando 547 voos e uma redução de cerca de 3% no número de passageiros transportados, face ao ano anterior.

### EUA

Foi cancelada a rota de Providence, transferindo-se assim todos os passageiros dos Estados de New York, Connecticut, Rhode Island e South Coast Massachusetts para Boston o que ocasionou um certo congestionamento nessa rota e a perda de cerca de 4,700 passageiros, em relação ao ano anterior.

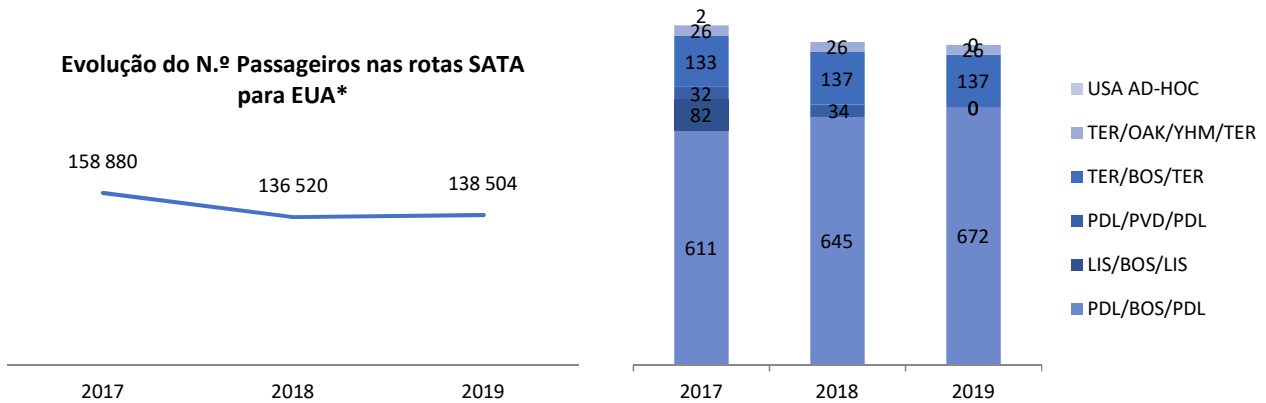
A comunicação nos media foi limitada, mas mantivemos o contato personalizado com os nossos parceiros de negócio nomeadamente Tour Operators e Agentes de Viagem onde promovemos o destino Açores e consequentemente as rotas da Azores Airlines.

Ainda durante o ano continuamos com a venda dos nossos pacotes turísticos para os Açores, Madeira e Portugal Continental como processo de obtenção de receitas adicionais para a Azores Vacations América e consequentemente para o Grupo SATA.



## Principais Indicadores 2019

**Evolução do N.º Passageiros nas rotas SATA para EUA\***



\* Inclui passageiros em trânsito

PDL = Aeroporto de Ponta Delgada; TER = Aerogare civil das Lajes; LIS = Aeroporto de Lisboa; BOS = Aeroporto de Boston (Logan); OAK = Aeroporto de Oakland (USA); YHM = Aeroporto de John C. Munro

Em 2019, a atividade operacional da Azores Airlines Vacations America registou um decréscimo do número de voos na ordem dos 1%, totalizando 835 voos, e um decréscimo da mesma ordem (1%) no número de passageiros transportados, face ao ano anterior.

## Safety & Security

A SATA encontra-se absolutamente comprometida com a Segurança a todos os níveis da organização, a partir da Gestão de Topo, considerando como prioridade operacional, assegurar o estabelecimento de uma cultura de segurança, em conformidade com os regulamentos aplicáveis em vigor. De forma a garantir a fiabilidade e qualidade do serviço prestado, a SATA tem percorrido um caminho de melhoria contínua em matéria de segurança, alicerçado num modelo de gestão de segurança, quer nas vertentes de *safety* (segurança operacional) e *security* (segurança contra atos ilícitos): desde o *Accountable Manager* em cada estrutura operacional até cada um dos colaboradores, nas suas atividades do dia-a-dia, contribuindo para a segurança da operação.

Para cada uma das empresas do Grupo, encontram-se disponíveis, no *website*, as políticas corporativas de segurança.

### Safety

A SATA tem como política corporativa desenvolver e melhorar estratégias e processos que garantam que a sua atividade se guie pelos mais altos níveis de segurança e pelo cumprimento dos regulamentos da aviação civil.

#### Safety Management System (SMS)

A **SATA Air Açores** em 2019 para além de continuar com a consolidação do *Safety Management System (SMS)*, transversal a toda a estrutura organizacional do Operador, requisito necessário (Regulamento EC 965/2012) para a renovação do Certificado de Operador Aéreo (COA), concluiu a ferramenta necessária para iniciar a transição para o *Integrated Management System (IMS)*. Neste contexto foi concluído e aprovado pela autoridade Nacional (ANAC) o Manual no âmbito do *Safety Management, o Management System Manual (MSM)*.

Em 2019, manteve-se (após revisão) a estrutura do Plano de Segurança, (plano de Segurança Interno SATA (pSIS) 2018-2019) no seguimento da implementação por parte da ANAC do SSP Nacional (*State Safety Plan*) em 2018.

Relativamente à formação de *Safety* em 2019, o GSO participou no processo de formação com a disponibilização de três formadores em *Safety (SMS)* para o Pessoal Navegante (PNT e PNC) e DOT/HANDLING. Neste contexto e relativamente à formação de *Safety* transversal a toda a empresa, durante o ano foram realizadas 34 ações de formação de *Safety* transversal a toda a empresa, abrangendo no total 234 formandos e 931 horas de formação.

Curso	Ações	Formandos	Horas
Safety Management System - SMS CAT I/II (Inicial e recorrente)	34	234	931

A Direção de Manutenção e Engenharia continua a desenvolver esforços na implementação do sistema SMS, com o objetivo de salvaguardar a segurança operacional da sua frota. Implementa procedimentos e processos por forma a recolher toda a informação pertinente relacionada com a segurança de voo, reforçando cada vez mais na necessidade de sedimentar uma cultura de reporte na sua organização.

Sendo a melhoria contínua um dos elementos chave do SMS (*Safety Management System*), tem sido com essa perspetiva que a **SATA Internacional - Azores Airlines** tem vindo, ano após ano, a consolidar a implementação dos processos e procedimentos que suportam o SMS.

A SATA Internacional-Azores Airlines tem como política corporativa desenvolver e melhorar estratégias e processos que garantam que a sua atividade se guie pelos mais altos níveis de segurança e pelo cumprimento dos regulamentos da aviação civil, tendo vindo a consolidar o seu *Safety Management System (SMS)*, através dos quatro pilares que o sustentam:

- Política e objetivos de segurança;
- Gestão do risco;
- Garantia da segurança;
- Promoção da segurança.

A definição dos indicadores de segurança, objetivos e níveis de alerta são trabalhados por cada área operacional, com o suporte dos especialistas do Gabinete de *Safety*, sendo efectuada a monitorização e medição do desempenho. A necessidade da avaliação

dos riscos e da sua mitigação vai sendo melhor compreendida pela organização operacional, levando a uma cada vez maior solicitação de apoio ao Gabinete de *Safety*.

A promoção da cultura de segurança em geral e de uma cultura de reporte em particular continua a ser uma aposta da empresa. Neste sentido, em 2019, foram ministradas 46 ações de formação sobre o *Safety Management System* (SMS) a um total de 382 colaboradores das áreas operacionais, que geraram um volume de 1.514 horas de formação.

## Security

A área de *Security* tem por objetivo salvaguardar e proteger pessoas e bens, de forma permanente, atuando tanto ao nível da prevenção de atos ilícitos, como da gestão de eventuais situações de risco ou ameaça à segurança. A SATA Air Açores expressa um compromisso claro no estabelecimento de uma política de segurança e orientada para a adoção de uma conduta participativa e preventiva, entre todos os seus colaboradores, pela relevância que este processo tem para a organização.

Durante 2019, a **SATA Air Açores** deu continuidade ao programa de formação de segurança, em alinhamento com o Plano Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil (PNFSAC). Em 2019 o Gabinete de Segurança da SATA Air Açores dispunha de 3 formadores *security*, dois deles ministravam, sempre que necessário, formação para a Azores Airlines.

**SATA Air Açores**  
73 ações de formação com  
351 formandos – 1.667  
horas de formação.

No âmbito do controlo de qualidade, existem 2 auditores certificados que em 2019 realizaram 13 auditorias de controlo de qualidade de *security* na SATA Air Açores. Em 2019 foram realizadas visitas às escalas, auditando nas áreas de Passageiros, Rampa, Operações de voo, Manutenção de aeronaves, Escala, Carga e correio, Prestadores de serviços de limpeza, Fornecedores Reconhecidos de Provisões de Bordo, Prestadores de serviços de rastreio. Cada área auditada, em cada uma das escalas dos Açores, perfaz uma auditoria autónoma, devido às responsabilidades que cada área assume perante a ANAC.

Em 2019, a **SATA Internacional – Azores Airlines** deu continuidade ao cumprimento do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e demais regulamentos da União Europeia, mantendo-se a Política de *Security* e do Manual de Segurança, dando-se seguimento à atualização da formação de *security* conforme o Manual de Formação de Segurança aprovado pela ANAC.

Dado que a *security* tem por objetivo salvaguardar e proteger pessoas e bens, de forma permanente, atuando tanto ao nível da prevenção de atos ilícitos, como da gestão de eventuais situações de risco ou ameaça à segurança, a SATA Internacional - Azores Airlines continua a garantir que todos os colaboradores que exercem funções com envolvimento nesta área têm formação adequada e atualizada.

Durante o ano de 2019 foram ministradas 222 horas de formação a Pessoal de Terra (PT) e Pessoal Navegante (PN), envolvendo um total de 319 formandos, e dando cumprimento aos requisitos da UE, Nacionais, da EASA e da IOSA, incluídos no Programa de Segurança da SATA Internacional-Azores Airlines.

**SATA Internacional – Azores  
Airlines: 222 horas de formação e  
319 formandos.**

Foram, durante o ano 2019 garantidas (obtidas ou mantidas) a Certificação do Programa de Segurança (PSOA), Certificação do Programa de Formação de Segurança (PEFSEC), renovação do Registo IOSA (IATA Operational Safety Audit), e nomeação pela ANAC da S4 como “Operadora de Serviços Essenciais do Sector de Transporte Aéreo” no âmbito da Segurança do Ciber Espaço.

O único Auditor *Security* S4 manteve-se em funções, sendo que as Equipas Auditoras foram completadas com Auditores SP. Em 2019 foram realizadas 5 Auditorias de Segurança, das quais 3 foram internas e 2 por Autoridades Estrangeiras.

## Qualidade do serviço

Na SATA, todos os colaboradores contribuem, de forma decisiva, qualquer que seja a sua função ou área de trabalho, para garantir as melhores condições e a melhor experiência ao cliente.

A SATA avalia e monitoriza a qualidade de serviço prestado aos clientes, através da realização de inquéritos de satisfação aos passageiros, *focus groups*, observações diretas, auditorias internas, bem como através da análise de reclamações. Esta análise de reclamações permite identificar oportunidades de intervenção que visam a contínua melhoria da qualidade do serviço, como forma de promover a satisfação dos clientes e a sua fidelização.

O ano de 2019 foi particularmente marcado por um elevado número de irregularidades relativas a atrasos e cancelamentos de voo, os quais afetaram os índices de pontualidade de companhia. Consequentemente, a qualidade de serviço prestada sofreu um impacto negativo.

O que foi feito em 2019:



### Inquéritos de satisfação aos passageiros

A SATA tem a prática de aplicar inquéritos de satisfação aos passageiros que viajaram na SATA Air Açores e em todas as rotas da SATA Internacional. Em 2019 ocorreu uma reestruturação dos conteúdos dos inquéritos.



### Observações diretas

Projeto “Pontualidade” – realização de várias observações de voos efetuadas nas Escalas de Ponta Delgada, Terceira, Santa Maria, Lisboa, Pico e Horta das quais resultaram os respetivos relatórios, recomendações e identificação de oportunidades de melhoria nos procedimentos instituídos e/ou reforço da aplicação e consolidação dos mesmos. Foi dada continuidade também a ações de sensibilização interna e alerta relativamente aos custos de assistência e pagamento de indemnizações a passageiros afetados por irregularidades de voos.

Alguns exemplos concretos de melhorias trabalhadas em 2019: melhoria dos conteúdos de entretenimento a bordo (passaram de 5 para 12 filmes) e introdução de novos menus para algumas refeições da classe executiva.



### Reclamações (*Customer Care*)

O *Customer Care* (área de gestão de reclamações da SATA) tem como missão a análise e tratamento de reclamações, sugestões e elogios dos clientes da SATA, respondendo-lhes de forma justa e adequada. Esta resposta visa reverter a sua insatisfação, restabelecer a sua confiança e contribuir para a sua fidelização, respeito pela sustentabilidade da Empresa e das suas regras de funcionamento.

O *Customer Care* recebeu em 2019 um total de 9.853 reclamações, sendo que destas 89% são referentes a pedidos de indemnização devido a atrasos e cancelamento de voo. Em 2019 o *Customer Care* estabeleceu 19.368 contactos com passageiros, todavia este número não corresponde ao total de processos fechados, uma vez que para dar um processo por concluído é necessário estabelecer inúmeros contactos com o passageiro. O tempo médio de primeira resposta aos processos é de 106 dias.

## Modelo de Qualidade do Serviço

Para ir ao encontro, e até mesmo superar as expectativas dos clientes, a SATA tem definido um conjunto de princípios orientadores que, em conjugação com os fatores críticos de sucesso identificados para cada um dos pontos de contacto, marcam a diferença na qualidade do serviço prestado.

Os 8 princípios orientadores da SATA	O que o cliente pode esperar em cada ponto de contacto
 <b>DISPONIBILIDADE</b>	 <b>AQUISIÇÃO DO SERVIÇO</b>
 <b>PONTUALIDADE</b>	 <b>CHECK-IN</b>
 <b>FIABILIDADE</b>	 <b>BAGAGEM E CARGA</b>
 <b>FLEXIBILIDADE</b>	 <b>EMBARQUE</b>
 <b>RIGOR</b>	 <b>CONDIÇÕES FÍSICAS DENTRO DO AVIÃO</b>
 <b>COMUNICAÇÃO</b>	 <b>SERVIÇO A BORDO</b>
 <b>SIMPATIA</b>	 <b>DESEMBARQUE</b>
 <b>CONHECIMENTO</b>	 <b>IRREGULARIDADES E RECLAMAÇÕES</b>

## SATA IMAGINE

O SATA IMAGINE é o Programa de Passageiros Frequentes da SATA. Em 2018, as adesões ao SATA IMAGINE continuaram a registar a tendência de crescimento na ordem dos 11%, alcançando 225.293 membros e somando 75 parcerias.

Registaram-se 21.989 novas adesões e 5 novas parcerias. Foram realizadas 6 campanhas durante o ano das quais resultaram a emissão de 419 bilhetes.



## B - Desempenho Social

Na área social, a SATA aposta na valorização dos seus recursos humanos e no investimento contínuo na comunidade local, através da implementação de boas práticas e respeitando os princípios fundamentais dos direitos humanos em cumprimento com a legislação aplicável em vigor.


Com efeito, a gestão eficaz do capital humano é um dos pilares estratégicos da SATA, dotando-se de profissionais competentes que permitem assegurar a notoriedade da marca e reputação do Grupo, assegurando um serviço fiável e de qualidade, que satisfaça as expectativas dos seus clientes. Ao mesmo tempo, a SATA apoia e investe na comunidade envolvente em torno de cinco eixos, de acordo com a sua Política de Responsabilidade Social: Promoção Turística da Região Autónoma dos Açores, Desporto, Cultura, Solidariedade Social e Combate à fobia de voar.

O capítulo “Gestão do Capital Humano” é uma síntese de como é que a SATA apoia e desenvolve os seus Colaboradores, bem como, como assegura a saúde e segurança dos mesmos, respeitando sempre a diversidade.

## Gestão do Capital Humano

### 1. A Equipa SATA

No final de 2019, o Grupo SATA contava com:

<b>1.410 colaboradores*</b>		
 <b>750</b> SATA Air Açores	 <b>633</b> na SATA Internacional – Azores Airlines	 <b>27</b> na SATA Gestão de Aeródromos
<b>57%</b> do sexo masculino <b>43%</b> do sexo feminino	<b>79%</b> na Região Autónoma dos Açores <b>21%</b> em Portugal Continental Apenas <b>1</b> colaborador na Região Autónoma da Madeira	<b>130</b> novas contratações Taxa de novas contratações: <b>10%</b>
<b>78%</b> dos colaboradores abrangidos por acordos de negociação coletiva	<b>92%</b> com contrato de trabalho permanente <b>98%</b> a tempo integral	<b>198</b> saídas Taxa de rotatividade: <b>15%</b>

\*Não estão incluídos os colaboradores da Sata Vacations Canadá e Sata Vacations America

#### Colaboradores por categoria profissional, faixa etária e género

	Dirigentes		Quadros superiores		Quadros médios e intermédios		Profissionais altamente qualificados e qualificados		Profissionais semiquualificados		Profissionais não qualificados		Praticantes/Aprendizes	
	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%
< 30 anos	0	0%	0	0%	14	7%	101	12%	28	14%	0	0%	0	0%
30 a 50 anos	0	0%	71	59%	124	63%	702	80%	149	73%	4	36%	0	0%
> 50 anos	2	100%	49	41%	58	30%	74	8%	27	13%	7	64%	0	0%
Masculino	2	100%	120	100%	145	74%	364	42%	202	99%	3	27%	0	0%
Feminino	0	0%	0	0%	61	26%	513	58%	2	1%	8	73%	0	0%
<b>Total</b>	<b>2</b>		<b>120</b>		<b>196</b>		<b>877</b>		<b>204</b>		<b>11</b>		<b>0</b>	

#### Colaboradores navegantes, por género



**120** Pessoal Navegante Comercial  
**141** Pessoal Navegante Técnico



**160** Pessoal Navegante Comercial  
**7** Pessoal Navegante Técnico

## 2. Admissão de colaboradores

### Recrutamento e Seleção

Em 2019, a SATA organizou 32 processos de recrutamento e seleção.

### Acolhimento e Integração

A SATA considera que a entrada de um novo colaborador é uma das fases mais críticas da vida organizacional. Em 2019, no âmbito do processo de Acolhimento e Integração (A&I) SATA, foram enviadas 252 comunicações “Seja bem-vindo à SATA!” e “Seja bem-vindo de volta à SATA”, direcionadas a todos os novos colaboradores e colaboradores sazonais que regressaram. Trata-se de um e-mail inicial, enviado para o colaborador que entra, no primeiro dia em que inicia funções. No final do ano, sendo o processo de A&I de responsabilidade partilhada, foi partilhado com os responsáveis máximos de cada área, um *dashboard* informativo relativo à avaliação do processo de A&I, realizada pelos colaboradores que entraram no ano anterior. De forma a fortalecer o compromisso com o processo de A&I, foi enviado às chefias, por e-mail, um *quick-guide* sobre as respetivas responsabilidades no processo de A&I dos novos colaboradores.”

### Relação com sindicatos

A estratégia de recursos humanos da SATA assegura a liberdade de associação a todos os colaboradores, por forma a assegurar um clima interno positivo. Desta forma, em 2019, 70% dos colaboradores estavam diretamente abrangidos por acordos de negociação coletiva.

## 3. Desenvolvimento e Formação

### Proximidade com as universidades e as escolas profissionais

A SATA procura manter uma relação de proximidade com as universidades e as escolas profissionais da Região Autónoma dos Açores. Em 2019, a SATA Internacional – Azores Airlines acolheu 3 processos de estágio.

### Progressão na Carreira e Avaliação de desempenho

A progressão na carreira na SATA é baseada em regras acordadas com os vários parceiros sociais e o Grupo tem vindo a desenvolver esforços para alocar as pessoas de acordo com o seu talento, apostando na mobilidade de colaboradores em função das suas competências.

A SATA detém uma ferramenta de avaliação de desempenho, a APD – Análise para o Desenvolvimento, que visa fomentar o desenvolvimento do potencial dos colaboradores da SATA, reconhecer o seu mérito, baseado numa cultura de gestão orientada para resultados.

Em 2019, para a realidade de terra, foram realizadas 246 avaliações aos colaboradores contratados (59,3 % dos colaboradores do género masculino e 40,7% dos colaboradores do género feminino). Para os efetivos, realidade terra, foram geradas 822 APD'S e foram fechadas 462 (57,6 % dos colaboradores do género masculino e 42,4% dos colaboradores do género feminino).

### Formação

Anualmente, a SATA define e implementa um plano de formação, em conformidade com a formação obrigatória do setor e com as necessidades identificadas.

A maior parte da formação é assegurada por uma bolsa de formadores e instrutores internos que asseguram a transferência do conhecimento nas várias áreas.

O ano 2019 é caracterizado pelo forte investimento na qualificação de novos quadros para reforço da área operacional, nomeadamente, as operações de voo, com a qualificação de 16 novos Comandantes, assim como integração e qualificação de 39 Oficiais Piloto.

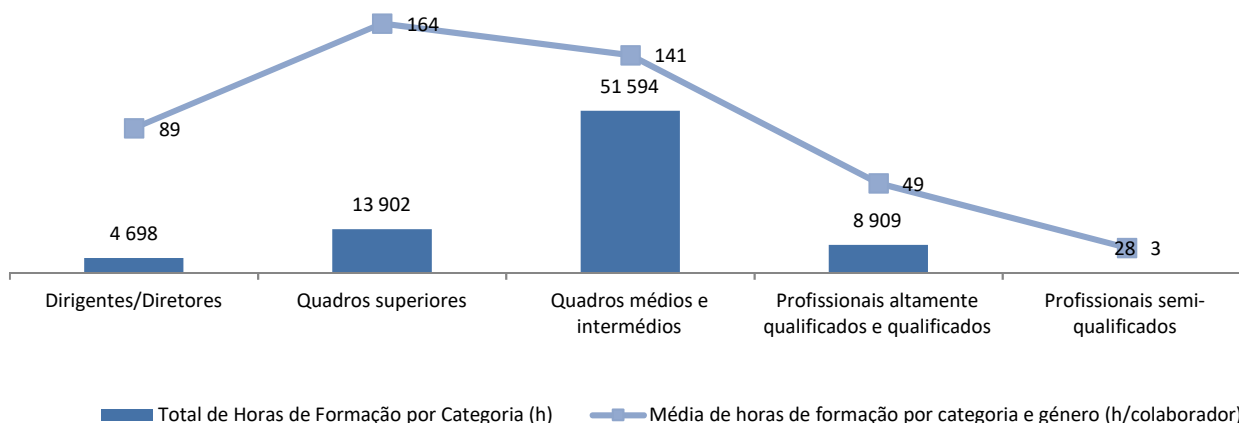


Na área de manutenção aeronáutica investiu-se em 19.520.00 horas de formação Ab-Initio para 16 novos Técnicos de Manutenção de Aeronaves (TMA), que iniciaram o processo de formação em setembro de 2018, com data fim prevista para novembro de 2020.

Para reforço da assistência em terra, nas diversas escalas dos Açores durante a época alta 2019, realizou-se o total de 11.394.00 horas da formação inicial de novos Técnicos de Tráfego de Assistência em Escala (TTAE) e Oficiais de Assistência em Escala (OAE).

Em 2019, foram realizadas na SATA 79.132 horas de formação.

**Total de horas e média de horas de formação anual por colaborador e categoria profissional**



## Benefícios

A SATA tem como uma das principais preocupações manter os seus colaboradores motivados e satisfeitos com as condições de trabalho oferecidas. Neste sentido, a SATA oferece aos seus colaboradores vários benefícios, que contribuem para uma melhor conciliação da vida pessoal e profissional, valorizando a família.

- Seguro de Saúde;
- Facilidades de transporte em conformidade com as regras vigentes no setor;
- Subsídio de creche;
- Flexibilidade de horário;
- Aos colaboradores pertencentes ao mesmo agregado familiar, é facilitado o gozo simultâneo de férias;
- No grupo profissional de Pessoal Navegante de Voo, e numa situação de estadia, a empresa facilita a possibilidade dos cônjuges/familiares viajarem juntos ou separados, consoante a sua preferência ou realidade familiar;
- Acordos com parceiros comerciais para garantir melhores condições de aquisição de bens/serviços.

## Centro de Formação Aeronáutica dos Açores

Desde a sua inauguração, em setembro 2012 até final de 2019, o Centro de Formação Aeronáutica dos Açores recebeu 5.660 formandos, distribuídos por 822 ações de formação, que geraram um total de 21.879 dormidas.

Ao longo de 2019, foram ministradas no CFAA 5 ações de formação em Familiarização e Evacuação de Aeronaves, em regime de wet lease, requisitadas pela ANA Aeroportos- Departamento de Socorros, a bombeiros dos Açores e Madeira, correspondendo a um total de 60 formandos externos.

De salientar também que o CFAA aluga anualmente à OMNI e à ESFCC (*European School for Cabin Crew*), quer as instalações, quer os equipamentos, para a prática do Módulo "Emergency Procedures" do Curso de Tripulante de Cabine, o que correspondeu, no ano de 2019, ao alugar para 19 formações práticas, recebendo o Centro 407 formandos externos, num total de 228 horas de formação.

Realizaram-se, ainda durante o ano de 2019, diversas visitas de Estudo ao CFAA, nomeadamente de diversas escolas da Região Autónoma dos Açores (Santa Maria, S. Miguel) num total de 93 participantes.

## Grupo SATA – Formação realizada no CFAA em 2019

N.º Ações de Formação	N.º Horas	N.º de Formandos	Principais Ações de Formação
 71	 6.579	 424 internos e 51 externos	<ul style="list-style-type: none"><li>• Formações Recorrentes de Tripulações</li><li>• Formações Recorrentes de Operacionais do Handling</li><li>• Familiarização e Evacuação de Aviões</li></ul>

## 4. Igualdade de oportunidades

A SATA promove e pratica a igualdade de oportunidades e de tratamento no acesso ao emprego, no desenvolvimento e formação profissional, nas condições de trabalho e no salário entre géneros, em conformidade com o estabelecido na Lei. Também o seu Código de Ética e Conduta define padrões de atuação, incluindo equidade e respeito, que devem ser respeitados por todos os colaboradores independentemente da sua função e tipo de vínculo contratual.

Com efeito, a distribuição equilibrada dos colaboradores entre sexos (58% masculino e 42% feminino) comprova a não discriminação em género nas contratações feitas pela SATA.

Também no que respeita à remuneração dos colaboradores não existe discriminação entre mulheres e homens, sendo a remuneração equilibrada entre mulher e homem.

A SATA promove também a inclusão de colaboradores portadores de deficiência, pelo que em 2019, contava com 16 colaboradores portadores de deficiência.

Em 2019, 50 homens e 41 mulheres usufruíram de licença parental, verificando-se uma taxa de regresso ao trabalho de 100%.

## 5. Saúde e Segurança no Trabalho

A saúde e a segurança dos colaboradores são uma prioridade constante na SATA. A Política Integrada de Segurança e Saúde no Trabalho e Ambiente, reflete o compromisso da gestão de topo com os seguintes princípios orientadores nesta área:

- Promover a segurança, saúde e bem-estar dos colaboradores e condições nos locais de trabalho, minimizando os acidentes e prevenindo as doenças profissionais;
- Minimizar e controlar os riscos profissionais intrínsecos às atividades desenvolvidas pela empresa;
- Investir em meios técnicos e desenvolver processos para assegurar a proteção do colaborador;
- Sensibilizar e formar os colaboradores, assim como influenciar as partes interessadas, para a adoção de melhores práticas de segurança e saúde no trabalho;
- Promover a melhoria contínua e assegurar o cumprimento das obrigações de conformidade em matéria de segurança e saúde no trabalho.

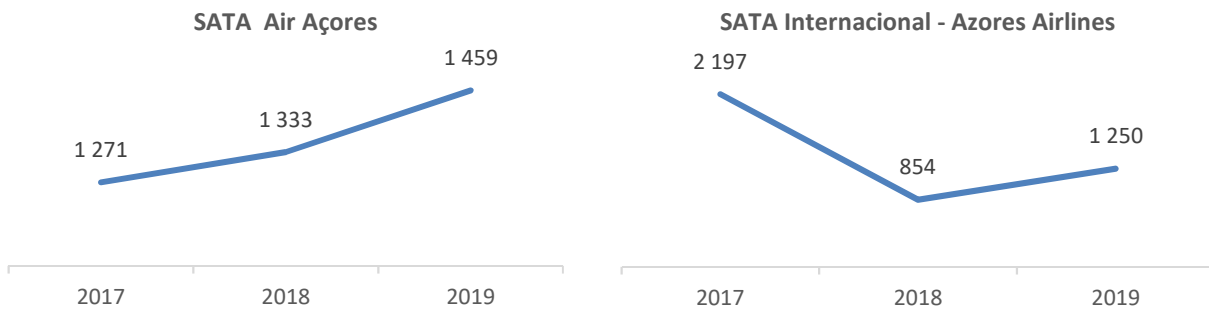
### Representantes dos Trabalhadores para a Segurança e Saúde do Trabalho

Existe uma Comissão de Trabalhadores da SATA Air Açores e uma da SATA Internacional - Azores Airlines, ambas representantes dos colaboradores para assuntos de saúde e segurança. 100% dos colaboradores de ambas as empresas se encontram representados nesta Comissão.

A SATA Gestão de Aeródromos não tem Comissão, pois pela sua dimensão não há obrigatoriedade. Assim, no caso de existir algum evento relacionado com saúde e segurança, é feito um contacto direto com o Gabinete de Saúde, Segurança e Ambiente. Por outro lado, há auditorias a todas as escalas, o que permite um contacto direto com os colaboradores da SATA Gestão de Aeródromos.

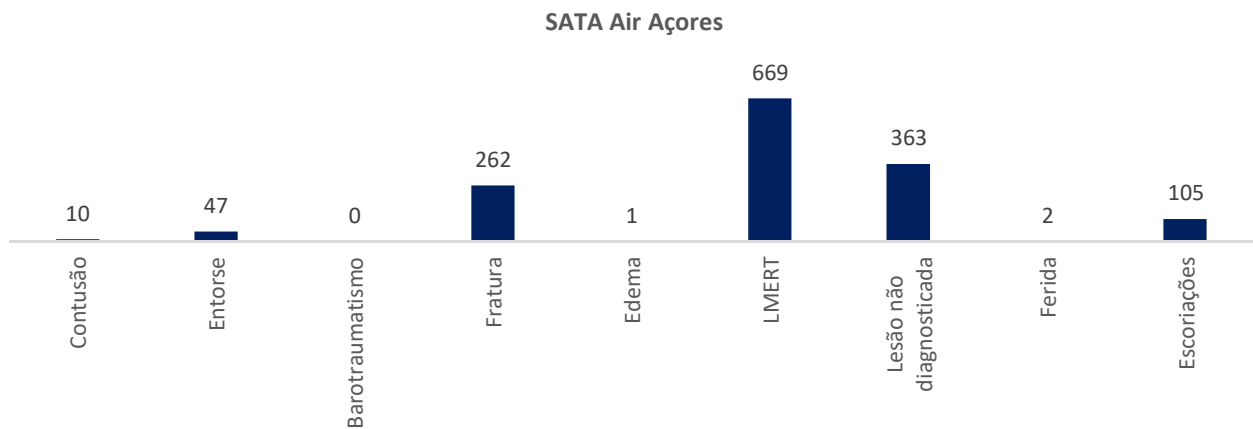
Em 2019, registaram-se 108 acidentes de trabalho, 50 na SATA Air Açores, 58 na Azores Airlines e nenhum na SATA Gestão de Aeródromos, um total de mais 2 acidentes face ao ano anterior.

#### Evolução de dias perdidos por acidente de trabalho

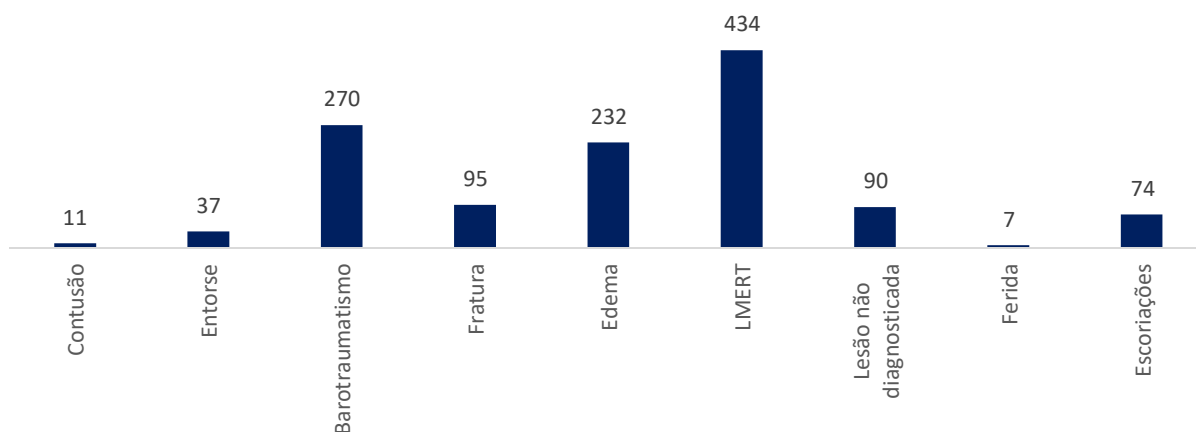


O número total de dias perdidos por acidente de trabalho aumentou 24% face a 2018. Registou-se na SATA Internacional - Azores Airlines 1.250 dias perdidos (+396 dias) e na SATA Air Açores 1.459 dias (+126 dias), resultando um total de 2.709 dias perdidos. Na SATA Gestão de Aeródromos não se registaram dias perdidos por acidente trabalho.

#### Dias de trabalho perdidos por natureza de lesão



### SATA Internacional - Azores Airlines



De realçar que os dias perdidos por natureza de lesão devem-se sobretudo a barotraumatismos, fraturas e lesões músculo-esqueléticas relacionadas com o trabalho (LMERT).

Adicionalmente à realização de auditorias e inspeções de segurança, no decorrer de 2019 foram realizadas avaliações de agentes físicos, químicos e biológicos, nomeadamente três medições de qualidade do ar interior e uma medição de ruído laboral. Deu-se início ao processo de identificação dos materiais de contenção de derrames disponíveis nos locais e dos procedimentos definidos (Aeródromos), para que em 2019 sejam elaborados cenários e realizados simulacros desta natureza.

#### Medicina no trabalho

No âmbito da Medicina no Trabalho, a SATA dispõe de um protocolo de vigilância da saúde dos colaboradores que abrange todos os colaboradores e atua em três vertentes: medicina preventiva; medicina curativa e sensibilização.

A medicina no trabalho é assegurada por uma clínica em Lisboa e uma clínica na ilha Terceira e um serviço interno com dois médicos em Ponta Delgada.

## C - Desempenho Ambiental

A preservação do ambiente e a redução do impacto ambiental da atividade faz parte da base de atuação da SATA, refletida na sua Política Integrada de Segurança e Saúde no Trabalho e Ambiente, recentemente atualizada, e na qual, em matéria ambiental, compromete-se a:

- Proteger o ambiente, através da prevenção da poluição e das alterações climáticas, da racionalização do consumo de recursos renováveis e não renováveis, e de adequada gestão de resíduos;
- Minimizar e controlar os efeitos negativos dos aspetos ambientais significativos;
- Investir em meios técnicos e desenvolver processos para assegurar a proteção do ambiente de forma sustentável;
- Sensibilizar e formar os colaboradores, assim como influenciar as partes interessadas, para a adoção de boas práticas ambientais
- Promover a melhoria contínua do desempenho ambiental e assegurar o cumprimento da conformidade legal ao nível ambiental.

Este capítulo é uma síntese do desempenho ambiental da SATA, incluindo algumas medidas de mitigação do impacto ambiental da sua atividade.

## 1. Gestão ambiental

A SATA tem implementado um Sistema de Gestão Integrado (SGI) em Segurança e Ambiente certificado pela APCER, transversal a toda a empresa. Foi conferida pela APCER a renovação da certificação do Sistema de Gestão Integrado, de acordo com a NP 4397/2008 | OHSAS 18001:2007 (Segurança e Saúde no Trabalho) e a Transição da ISO 14001:2015 (Ambiente).



O SGI tem por objetivo a prevenção da segurança e saúde dos trabalhadores e a preservação do meio ambiente, através do conhecimento detalhado dos perigos e riscos profissionais, bem como dos aspetos e impactes ambientais resultantes das atividades da empresa.

Ao longo dos últimos anos, a SATA tem implementado um conjunto de medidas e iniciativas de natureza ambiental, focadas em 3 eixos de atuação.

### Eixos de atuação ambiental do Grupo SATA

Otimização dos consumos de recursos	Adaptação às alterações climáticas	Produção de resíduos e efluentes
<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Efficiency and You</i> (SATA Air Açores);</li><li>• Informação sobre a implementação das “Boas Práticas de Gestão de Consumos” publicada no mySATA;</li><li>• Monitorização dos consumos de combustível, eletricidade, papel e água;</li><li>• Instalação de contadores nos geradores de emergência;</li><li>• Utilização de bacias de retenção nas zonas de armazenamento de óleos e produtos químicos.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Manual de monitorização de emissões de carbono;</li><li>• Manutenção preventiva e inspeções periódicas aos veículos;</li><li>• Medição dos níveis de compostos orgânicos voláteis (COV) nas atividades de manutenção;</li><li>• Monitorização de instalação de Halons;</li><li>• Monitorização e controlo de fugas de equipamentos.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Plano Interno de Prevenção de Gestão de Resíduos;</li><li>• Recolha seletiva de resíduos nos Aeródromos;</li><li>• Centro de triagem de resíduos nos edifícios SEDE;</li><li>• Reciclagem e valorização de resíduos;</li><li>• Inspeções aos equipamentos que contêm gases refrigerantes;</li><li>• Separador de hidrocarbonetos</li><li>• Material para contenção de derrames.</li></ul>





A SATA monitoriza e avalia a conformidade com os requisitos ambientais a que a sua atividade está sujeita. Ao longo de 2019, foram realizadas 16 auditorias no âmbito de Segurança, Saúde no Trabalho e Ambiente: 12 auditorias internas, 1 auditoria externa, 2 auditorias a fornecedores e 1 inspeção.

Adicionalmente, é importante realçar que foram executadas auditorias internas em todas as escalas e locais de trabalho do universo SATA e que, com vista a promover a responsabilidade ambiental na cadeia de fornecimento, os princípios ambientais da SATA encontram-se formalizados nos requisitos ambientais e segurança para os prestadores de serviços.

## 2. Performance ambiental

### Otimização do consumo de recursos

Em 2019, a SATA prosseguiu a implementação de medidas de monitorização e controlo dos consumos, de forma a potenciar a redução do seu impacto ambiental e a redução de custos.

Principais consumos da SATA (2019)			
	Água da rede pública: 34.255 m <sup>3</sup> <b>+ 44%</b> face a 2018		Papel: 19,4 toneladas <b>+3%</b> face a 2018
	Eletricidade: 6.450 GJ <b>+56%</b> face a 2018		Jet Fuel nas aeronaves: 279.130 GJ <b>-0%</b> face a 2018

### Adaptação às alterações climáticas

A SATA monitoriza as emissões de carbono através da elaboração de um inventário trimestral, produzido através de uma aplicação informática, de acordo com os requisitos da Agência Portuguesa do Ambiente (APA). Possui também uma base de dados com informação dos gases fluorados com efeito de estufa instalados nos equipamentos de refrigeração (ar condicionado, arcas frigoríficas e frigoríficos) e de halons. Anualmente, esta informação é comunicada à Agência Portuguesa do Ambiente.

Decorrente da natureza da atividade da SATA, o consumo de jet fuel das aeronaves é o que mais contribui para a pegada de carbono da empresa.

 Emissões de GEE da SATA (2019)
Emissões indiretas de GEE associadas ao consumo de eletricidade: 661 tCO <sub>2</sub> e <b>- 14%</b> face a 2018
Emissões diretas de GEE associadas ao consumo de jet fuel da frota de aeronaves: 179.204 tCO <sub>2</sub> e <b>- 28%</b> face a 2018

### Licenças de Carbono

A SATA Internacional - Azores Airlines continuou com a maioria das suas rotas isentas, uma vez que são contempladas apenas as rotas dentro do Espaço Económico Europeu (EEE), não incluindo rotas entre o continente e as regiões ultraperiféricas. Neste sentido, para efeitos do Comércio Europeu de Licenças de Emissões (CELE), as emissões de CO<sub>2</sub> corresponderam a 1.076 licenças em 2019, associadas a voos de posicionamento entre aeroportos da União Europeia e a voos circulares efetuados dentro da Região pela SATA Internacional – Azores Airlines, cuja operação utilizou três aeronaves A320, três aeronaves A321N, uma aeronave A330, quatro aeronaves DH400 em regime de ACMI.

De salientar que a SATA Internacional se encontra abrangida por um novo programa de reporte de CO<sub>2</sub> relacionado com os voos internacionais, denominado CORSIA (*Carbon off setting and reduction scheme for international aviation*). Portugal foi um dos 82 países que aderiram voluntariamente ao programa de reporte, tendo as companhias nacionais que efetuar um reporte de todas as tCO<sub>2</sub> emitidas em voos internacionais. Neste momento o CORSIA encontra-se numa fase piloto durante o período 2019-2021, onde as companhias aéreas apenas reportam os dados relativos às rotas abrangidas, sem obrigações de compra de licenças. A partir do ano de 2022 funcionará na mesma base do CELE, sendo obrigatório a compra e devolução de licenças nos mercados próprios para o efeito. No ano de 2019 a SATA Internacional reportou um total de 81.489 t CO<sub>2</sub>.

A SATA Air Açores encontra-se isenta de obrigações no CELE (Comércio Europeu de Licenças de Emissão) devido ao facto de 100% das suas rotas estarem ao abrigo das Obrigações de Serviço Público, logo, não foram aplicadas licenças de carbono à Air Açores.

## Produção de resíduos e efluentes

A SATA tem implementado um Plano Interno de Prevenção e Gestão de Resíduos (PIPGR) para os vários estabelecimentos, que define as técnicas e tecnologias disponíveis para a reciclagem, prevenção, reutilização e armazenamento de resíduos, assim como boas práticas de gestão de resíduos. Neste sentido, a SATA tem procurado reduzir a sua produção e, ao mesmo tempo, efetuar o seu correto encaminhamento através de operadores licenciados que otimizem a sua gestão. Em abril de 2018, o transporte de resíduos ficou sujeito a uma Guia Eletrónica de Acompanhamento de Resíduos (eGAR). Esta alteração permitiu a desmaterialização das guias em papel e a integração automática de dados nos mapas anuais de registo do Sistema Integrado de Licenciamento do Ambiente (SILiAmb). Todas as operações de encaminhamento de resíduos são agora realizadas nas respetivas plataformas on-line, reduzindo desta forma os resíduos da companhia.



Produção de Resíduos da SATA (2019)

Total de resíduos produzidos: 72t  
**-11%** face a 2018

Em 2019, e no seguimento deste processo foram contactados os Centros de Processamento e Valorização e Resíduos dos Açores (CPVR) no sentido de colaborar na sensibilização ambiental na SATA. Até ao momento não foram rececionadas respostas neste sentido.

## Preservação da biodiversidade

Para todas as suas atividades, a SATA procedeu à avaliação dos aspetos e impactes ambientais na biodiversidade, tendo sido apurado o potencial impacte nas alterações do habitat da fauna local em alguns aeródromos. Neste sentido, com vista a mitigar eventuais impactes negativos e, decorrente dos requisitos do Anexo 14 da ICAO, a SATA procede à realização de um estudo de avaliação da fauna local, no qual são monitorizados o número e hora de avistamentos de várias espécies de aves, de forma a proceder-se à avaliação dos potenciais impactes da atividade da SATA na biodiversidade circundante.

Em 2019 deu-se continuidade ao estudo acerca da presença da vida animal nos aeródromos da SATA Gestão de Aeródromos, cujos resultados são avaliados semestralmente nas reuniões de revisão de segurança. Relativamente à mitigação dos riscos da presença da vida animal, mantem-se a monitorização e afugentamento como principais ferramentas utilizadas, mas para situações de risco mais elevado está previsto o abate de aves, tendo sido solicitada (e concedida) licença para o abate de gaivotas e pombos.



## Anexos

Ponta Delgada, 27 de Julho de 2019

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



Luís Manuel da Silva Rodrigues

(Presidente)



Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves

(Administrador)



Mário Rogério Carvalho Chaves

(Administradora)



Filipa Carmen Henriques de Gouveia Rato Rosa

(Administradora)

## CV dos membros do Conselho de Administração

<b>António Luís Gusmão Teixeira</b>	<p><b>Habilitações Literárias/Formação complementar</b> Licenciatura em Organização e Gestão de Empresas, pela Universidade dos Açores (1991)</p> <p><b>Data de Nascimento</b> 27/08/1967</p> <p><b>Percurso Profissional</b> Desde 2018 que desempenha funções como Presidente do Conselho de Administração do Grupo SATA. Anteriormente, desde 2010 assumiu funções de Gerente na empresa CODEBIN, Lda., cuja atividade principal é a consultoria económica e financeira das empresas e foi Presidente da Direção da AMASM – Associação de Marienses e Amigos de Santa Maria.</p>
<b>Vítor Manuel de Jesus Francisco da Costa</b>	<p><b>Habilitações Literárias/Formação complementar</b> Licenciatura em Gestão e Administração Pública - Especialização em Gestão de Recursos Humanos (1991)</p> <p><b>Data de Nascimento</b> 26/04/1965</p> <p><b>Percurso Profissional</b> Desde agosto de 2018 que é vogal do Conselho de Administração das empresas do Grupo SATA (SATA SGPS, SATA Air Açores, SATA Internacional – Azores Airlines). Anteriormente, exerceu funções de Diretor e outras na Eletricidade dos Açores no período de 1991 a 2018.</p>
<b>Ana Maria Azevedo</b>	<p><b>Habilitações Literárias/Formação complementar</b> Especialização em Operações de Transporte Aéreo, pelo ISEC Lisboa (2006) Licenciatura em relações Públicas e Comunicação, com especialização em Economia e Gestão pela Universidade dos Açores (2010) MBA – Mestrado em Gestão, da Universidade dos Açores (2012)</p> <p><b>Data de Nascimento</b> 08/07/1960</p> <p><b>Percurso Profissional</b> Desde agosto de 2018 que é vogal do Conselho de Administração das empresas do Grupo SATA (SATA SGPS, SATA Air Açores, SATA Internacional – Azores Airlines). Anteriormente, desde 1982 assumiu funções, tais como Encarregada de Proteção de Dados, Assessora do Conselho de Administração, Diretora de Planeamento e Exploração e outros no Grupo SATA.</p>

<p><b>Luís Rodrigues</b></p>	<p><b>Habilitações Literárias/Formação complementar</b></p> <p>Licenciatura em Economia (1988) e MBA (1990) pela Faculdade de Economia, Universidade Nova de Lisboa. Advanced Management Program (2013), Harvard Business School, EUA.</p> <p><b>Data de Nascimento</b></p> <p>29/01/1965</p> <p><b>Percurso Profissional</b></p> <p>Funções de gestão em várias indústrias – bens de consumo, media, telecomunicações - e geografias – Áustria, Bélgica, Brasil. Administrador Executivo na TAP SGPS e SA entre 2009 e 2014. Membro da comissão executiva e líder da escola de formação de executivos da Nova SBE entre 2015 e 2019, onde é professor convidado. Atividade independente como consultor de empresas. Desde janeiro de 2020, presidente do Conselho de Administração do Grupo SATA.</p>
<p><b>Mário Chaves</b></p>	<p><b>Habilitações Literárias/Formação complementar</b></p> <p>Frequência Matemáticas Aplicadas, Universidade Autónoma de Lisboa (1994/1996)</p> <p>Curso Piloto Linha Aérea (1995)</p> <p>Comandante Airbus A320 (2005)</p> <p>Instrutor (<i>Type Rating Instructor A320</i>) (2006-2009)</p> <p><b>Data de Nascimento</b></p> <p>15/05/1975</p> <p><b>Percurso Profissional</b></p> <p>Iniciou a carreira como Piloto de A320 na TAP tendo sido Comandante e Instrutor de voo no A320. Passou por vários cargos nas Operações de Voo. Em 2013, na IATA, foi responsável pela Eficiência das Operações de Voo a nível global e foi membro do Painel Operacional da ICAO, painel que estabelece a <i>framework</i> regulatória mundial. Foi <i>team leader</i> em projetos de eficiência operacional em mais de 10 companhias aéreas de referência como Grupo Qantas, Air New Zealand, United, entre outras e também com a FAA. Já no Grupo Icelandair, em 2016, desempenhou o cargo de Vice-Presidente Eficiência Operações e foi adjunto do COO. Acumulou ainda a gestão da unidade de <i>Handling</i> em Keflavik, HUB da Icelandair.</p> <p>Entre 2017 e 2019 desempenhou a função de Acting CEO e <i>Accountable Manager</i> da Cabo Verde Airlines para a sua reestruturação e executou com sucesso a privatização da empresa em março 2019.</p> <p>Desde janeiro de 2020, Vogal do Conselho de Administração do Grupo SATA.</p>
<p><b>Teresa Gonçalves</b></p>	<p><b>Habilitações Literárias/Formação complementar</b></p> <p>Licenciada em Economia pela Faculdade de Economia da Universidade Católica Portuguesa de Lisboa (2000), com uma pós-graduação em Finanças pela Universidade Nova de Lisboa (2003).</p> <p><i>Business Marketing Strategy</i>, Kellogg School of Management (Northwestern University) (2015)</p> <p>Pós-graduação em Concorrência e Regulação, pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa (2016/17).</p> <p><b>Data de Nascimento</b></p> <p>30/05/1977</p> <p><b>Percurso Profissional</b></p> <p>Iniciou a atividade profissional em Consultoria Estratégica, tendo desenvolvido inúmeros projetos em vários setores de atividade. Em 2003 entrou na Portugal Telecom, tendo passado por áreas como Planeamento e Controlo, Planeamento Estratégico, Desenvolvimento de Negócios e <i>Corporate Finance</i>, onde desempenhou o cargo de Diretora do Grupo PT, tendo participado em inúmeras transações de compra e venda ativos. Desenvolveu alguns projetos de consultoria, nacionais e internacionais. Antes de entrar na Sata, foi Diretora de Promoção e Defesa da Concorrência no Regulador dos Transportes –</p>

	<p>Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), tendo sido coordenadora da Presidência de Portugal no IRG-Rail (Grupo dos Reguladores independentes para a Ferrovia). Desde janeiro de 2020, Vogal do Conselho de Administração do Grupo SATA.</p>
--	---

## Tabela de Conformidade com D.L n.º 89/2017

Decreto-Lei n.º 89/2017 de 28 de julho	Capítulo/secção	Página/s
<p>Art.º 3º (remetido para Art. 66º-B e 508º-G do CSC):</p> <p>A demonstração não financeira deve conter as informações bastantes para uma compreensão da evolução, do desempenho, da posição e do impacto das suas atividades, referentes, no mínimo, às questões ambientais, sociais e relativas aos trabalhadores, à igualdade entre homens e mulheres, à não discriminação, ao respeito dos direitos humanos, ao combate à corrupção e às tentativas de suborno, incluindo:</p>		
a) Breve descrição do modelo empresarial da empresa	Desempenho económico - Segmentos de negócio	Pág. 41-49
b) Uma descrição das políticas seguidas pela empresa em relação a essas questões, incluindo os processos de diligência devida aplicados	Desempenho económico Desempenho social Desempenho ambiental	Págs. 30-31, 35-36, 50-53 Págs. 54-60 Pág. 61-64
c) Os resultados dessas políticas	Desempenho económico Desempenho social Desempenho ambiental	Págs. 12-14, 34-36, 50-53 Págs. 55-59 Págs. 61-64
d) Os principais riscos associados a essas questões, ligados às atividades da empresa, incluindo, se relevante e proporcionado, as suas relações empresariais, os seus produtos ou serviços suscetíveis de ter impactos negativos nesses domínios e a forma como esses riscos são geridos pela empresa	Desempenho económico	Págs. 33-35
e) Indicadores -chave de desempenho relevante para a sua atividade específica	Indicadores-chave Desempenho económico Desempenho social Desempenho ambiental	Pág. 5-6 Págs. 12-14, 35-36, 50-53 Págs. 54-60 Pág. 61-64

## Notas metodológicas

### Indicadores Ambientais

Os fatores de conversão utilizados foram os seguintes:

	Unidade	Valor	Fonte
Jet Fuel nas aeronaves	GJ/t	43,0	Agência Portuguesa de Ambiente
Gasóleo de outras viaturas e equipamentos	GJ/t	43,3	Despacho n.º 17313/2008 de 26 de junho
Eletricidade	kWh/GJ	0,0036	Agência Internacional de Energia

### Consumos

Os valores de consumo de eletricidade de 2019 da SATA Internacional – Azores Airlines e da SATA Air Açores foram estimados a partir do preço médio de eletricidade da ERSE.

Os valores de consumo de água da rede pública de 2019 da SATA Internacional – Azores Airlines e da SATA Air Açores foram estimados a partir do preço médio da água da EPAL.

### Emissões de CO<sub>2</sub>

Os fatores de emissão utilizados foram os seguintes:

	Unidade	Valor	Fonte
Jet Fuel nas aeronaves	t CO <sub>2</sub> /t Jet Fuel	3,15	Agência Portuguesa de Ambiente
Gasóleo de outras viaturas e equipamentos	kg CO <sub>2</sub> /GJ	74,00	Despacho n.º 17313/2008 de 26 de junho
Eletricidade	g CO <sub>2</sub> /kWh	674	EDA publicado pela ERSE

### Indicadores Laborais

Para o cálculo dos indicadores foi tido em conta os colaboradores ativos a 31 de dezembro de 2019.

Os indicadores apresentados não incluem os membros do Conselho de Administração.

## Glossário

**ACMI** – *Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance* – Voos contratados em que a transportadora é responsável pelos custos relativos à aeronave, tripulação, manutenção e seguros

**Acordos interline** – 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

**AMADEUS** – Sistema de reservas por computador

**AMO** – Certificado de Aptidão Técnica para Empresas de Manutenção

**ANA** – Aeroportos de Portugal

**APA** - Agência Portuguesa do Ambiente

**APCER** – Associação Portuguesa de Certificação

**ATA** – Associação do Turismo dos Açores

**Available Freight Tonne Kilometers** – Disponibilidade de carga em toneladas, multiplicado pelo número de quilómetros voados. Mede a capacidade de carga disponível

**Available-Seat-Kilometers (ASK)** – Número total de lugares disponíveis para venda, multiplicado pelo número de quilómetros voados. Mede a capacidade disponível de passageiros

**CASK** – *Operating costs per available seat kilometer* – Custos por lugar disponível por quilómetro

**CELE** – Comércio Europeu de Licenças de Emissões

**CFAA** – Centro de Formação Aeronáutica dos Açores

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

**CO<sub>2</sub>** – Dióxido de Carbono

**EADS** – *European Aeronautic Defense and Space Company*

**EASA** – *European Aviation Safety Agency*

**ECAC** – *European Civil Aviation Conference*

**EDA** – Eletricidade dos Açores

**EEE** - Espaço Económico Europeu

**EFB** – *Electronic Flight Bag*

**FAA** – *Federal Aviation Authorities*

**FAM e PRESS Trips** – Viagens de prospeção de destino com agentes de viagem e jornalistas, respetivamente

**Freight Load Factor** – Coeficiente de Ocupação por Carga (*Load Factor* de Carga)

**Freight-Tonne-Kilometers (FTK)** – Tonelada de carga transportada, multiplicado pelo número de quilómetros voados. Mede o tráfego de carga real

**GEE** – Gases com Efeito de Estufa

**GJ** – Gigajoules

**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

**Hedging** – Cobertura

**IFRS** – *International Financial Reporting Standards*

**IATA** – *International Air Transport Association*

**ICAO** – *International Civil Aviation Organization*

**IIRC** – *International Integrated Reporting Council*

**INAC** – Instituto Nacional de Aviação Civil

**IOSA** – *IATA Operational Safety Audit*



**ISO** – *International Organization for Standardization*

**JAA TO** – *Joint Aviation Authorities Training Organization*

**Jet fuel** – Combustível para aviões

**Load Factor** – Coeficiente de Ocupação – RPK dividido pelo ASK

**Low-cost carriers** – Transportadoras de baixo custo

**LUTS** – Lugares Utilizados – Número de passageiros transportados, incluindo passageiros em trânsito

**OTA** – *Online Travel Agency*

**Passenger-Load-Factor** – Coeficiente de Ocupação por Passageiros (*Load Factor* de Passageiros)

**PIB** – Produto Interno Bruto

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

**Safety** – Segurança operacional

**Security** – Segurança contra atos ilícitos

**SGA** – SATA Gestão de Aeródromos

**SGI** – Sistema de Gestão Integrado

**SGPS** – Sociedade Gestora de Participações Sociais

**SITA** – *Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques*

**Stakeholders** – Partes interessadas - São todos aqueles, pessoas ou instituições, que afetam e/ou podem ser afetados pelas atividades, produtos ou serviços de uma organização e o desempenho a ela associado

**t CO<sub>2</sub>e-** Toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente

**UPU** – *Universal Postal Union*

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

Demonstrações Financeiras Consolidadas  
31 de dezembro de 2019

## Índice das Demonstrações Financeiras Consolidadas

<a href="#">Demonstração da posição financeira consolidada</a>	78
<a href="#">Demonstração dos resultados consolidados</a>	79
<a href="#">Demonstração do rendimento integral consolidado</a>	80
<a href="#">Demonstração das alterações dos capitais próprios consolidados</a>	81
<a href="#">Demonstração dos fluxos de caixa consolidados</a>	82
<a href="#">Anexo às demonstrações financeiras consolidadas</a>	83
<a href="#">1. Introdução</a>	83
<a href="#">2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras consolidadas</a>	84
<a href="#">2.1 BASES DE PREPARAÇÃO</a>	84
<a href="#">2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES</a>	85
<a href="#">2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS</a>	88
<a href="#">3. Principais políticas contabilísticas</a>	92
<a href="#">3.1 CONSOLIDAÇÃO</a>	92
<a href="#">3.2 CONVERSÃO CAMBIAL</a>	93
<a href="#">3.3 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS</a>	94
<a href="#">3.4 ATIVOS INTANGÍVEIS</a>	95
<a href="#">3.5 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS</a>	95
<a href="#">3.6 ATIVOS FINANCEIROS</a>	96
<a href="#">3.7 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS</a>	98
<a href="#">3.8 INVENTÁRIOS</a>	98
<a href="#">3.9 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER</a>	98
<a href="#">3.10 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA</a>	98
<a href="#">3.11 CAPITAL SOCIAL</a>	99
<a href="#">3.12 EMPRÉSTIMOS OBTIDOS</a>	99
<a href="#">3.13 OUTRAS CONTAS A PAGAR</a>	99
<a href="#">3.14 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO</a>	99
<a href="#">3.15 BENEFÍCIOS AOS EMPREGADOS</a>	100
<a href="#">3.16 PROVISÕES</a>	101
<a href="#">3.17 SUBSÍDIOS E APOIOS DO GOVERNO</a>	102
<a href="#">3.18 LOCAÇÕES</a>	102
<a href="#">3.19 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS</a>	103
<a href="#">3.20 RÉDITO</a>	104
<a href="#">3.21 CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO AEROPORTUÁRIO</a>	105
<a href="#">3.22 ATIVOS NÃO CORRENTES DETIDOS PARA VENDA</a>	105
<a href="#">3.23 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA CONSOLIDADOS</a>	106
<a href="#">3.24 EVENTOS SUBSEQUENTES</a>	106
<a href="#">4 Políticas de gestão do risco financeiro</a>	107
<a href="#">5. Principais estimativas e julgamentos apresentados</a>	110
<a href="#">6. Ativos fixos tangíveis</a>	113
<a href="#">7. Ativos Intangíveis</a>	116

<a href="#"><u>8. Investimentos financeiros</u></a> .....	116
<a href="#"><u>9. Ativos e passivos por impostos diferidos</u></a> .....	117
<a href="#"><u>10. Inventários</u></a> .....	119
<a href="#"><u>11. Clientes</u></a> .....	119
<a href="#"><u>12. Imposto sobre o rendimento a receber / pagar</u></a> .....	120
<a href="#"><u>13. Outras contas a receber</u></a> .....	121
<a href="#"><u>14. Outros ativos correntes</u></a> .....	124
<a href="#"><u>15. Caixa e equivalentes de caixa</u></a> .....	124
<a href="#"><u>16. Capital</u></a> .....	125
<a href="#"><u>17. Outras reservas</u></a> .....	125
<a href="#"><u>18. Provisões</u></a> .....	126
<a href="#"><u>19. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais</u></a> .....	127
<a href="#"><u>20. Obrigações de benefícios de reforma e outros</u></a> .....	129
<a href="#"><u>21. Fornecedores</u></a> .....	132
<a href="#"><u>22. Documentos pendentes de voo</u></a> .....	132
<a href="#"><u>23. Outras contas a pagar</u></a> .....	133
<a href="#"><u>24. Outros passivos correntes</u></a> .....	134
<a href="#"><u>25. Ativos e passivos financeiros por categoria</u></a> .....	134
<a href="#"><u>26. Justo valor de ativos e passivos</u></a> .....	135
<a href="#"><u>27. Vendas e Prestação de serviços</u></a> .....	135
<a href="#"><u>28. Subsídios à exploração</u></a> .....	136
<a href="#"><u>29. Fornecimentos e serviços externos</u></a> .....	136
<a href="#"><u>30. Gastos com o pessoal</u></a> .....	137
<a href="#"><u>31. Outros rendimentos e ganhos</u></a> .....	137
<a href="#"><u>32. Outros gastos e perdas</u></a> .....	138
<a href="#"><u>33. Gastos e rendimentos financeiros</u></a> .....	138
<a href="#"><u>34. Imposto do exercício</u></a> .....	138

<a href="#"><u>35. Compromissos</u></a> .....	139
<a href="#"><u>36. Contingências</u></a> .....	140
<a href="#"><u>37. Perímetro da consolidação</u></a> .....	141
<a href="#"><u>38. Partes relacionadas</u></a> .....	142
<a href="#"><u>39. Ativos não correntes detidos para venda</u></a> .....	143
<a href="#"><u>40. Eventos subsequentes</u></a> .....	143

## Demonstração da posição financeira consolidada

Ativo	Nota	2019	2018 reexpresso
<b>Não corrente</b>			
Ativos fixos tangíveis	6	96.991.863	49.231.339
Ativos intangíveis	7	66.292	105.324
Investimentos financeiros	8	55.461	79.461
Ativos por impostos diferidos	9	15.947.039	15.961.885
Clientes	11	1.243.833	2.183.570
Outras contas a receber	13	6.708.944	31.830.017
		<b>121.013.432</b>	<b>99.391.596</b>
<b>Corrente</b>			
Inventários	10	2.344.526	2.182.001
Clientes	11	7.279.079	7.189.698
Outras contas a receber	13	91.759.710	61.280.934
Imposto sobre o rendimento a receber	12	221.161	-
Outros ativos correntes	14	5.126.004	4.723.892
Caixa e equivalentes de caixa	15	6.738.334	5.728.431
		<b>113.468.814</b>	<b>81.104.956</b>
<b>Total do Ativo</b>		<b>234.482.246</b>	<b>180.496.552</b>
<b>Capital Próprio</b>			
Capital social	16	65.390.235	65.390.235
Reservas legais	17	1.396.612	1.396.612
Outras reservas		3.318.091	3.318.091
Reservas de conversão cambial	17	276.647	227.502
Reservas de justo valor		(232)	(232)
Resultados acumulados		(247.237.380)	(162.877.794)
Resultado líquido do exercício		(53.431.574)	(63.793.983)
<b>Total Capital Próprio</b>		<b>(230.287.601)</b>	<b>(156.339.569)</b>
<b>Passivo</b>			
<b>Não corrente</b>			
Provisões	18	38.153.165	13.680.847
Empréstimos obtidos	19	103.260.491	119.989.529
Passivos com obrigações contratuais	19	71.216.387	41.512.710
Obrigações de benefícios de reforma e outros	20	6.818.180	6.976.904
Passivos por impostos diferidos	9	120.515	942.460
Outras contas a pagar	23	-	1.000.000
		<b>219.568.738</b>	<b>184.102.450</b>
<b>Corrente</b>			
Empréstimos obtidos	19	111.395.743	44.722.830
Passivos com obrigações contratuais	19	28.588.875	7.921.752
Fornecedores	21	47.460.667	48.293.876
Outras contas a pagar	23	24.768.083	27.344.540
Imposto sobre o rendimento a pagar	12	145.035	257.491
Outros passivos correntes	24	11.013.277	5.400.021
Documentos pendentes de voo	22	21.829.429	18.793.161
		<b>245.201.109</b>	<b>152.733.671</b>
<b>Total Passivo</b>		<b>464.769.847</b>	<b>336.836.121</b>
<b>Total do Capital Próprio e Passivo</b>		<b>234.482.246</b>	<b>180.496.552</b>

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

## Demonstração dos resultados consolidados

	<b>Nota</b>	<b>2019</b>	<b>2018 reexpresso</b>
Vendas e serviços prestados	27	189.425.485	178.564.629
Subsídios à exploração	28	42.859.576	31.171.038
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	10	(3.096.963)	(2.471.079)
Fornecimentos e serviços externos	29	(147.773.483)	(177.185.721)
Gastos com o pessoal	30	(71.056.740)	(64.842.966)
Gastos/ reversões de depreciação	6	(18.066.345)	(7.772.083)
Imparidade de ativos depreciables	6	(12.646.172)	-
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	13	(4.094.544)	(1.095.248)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	10	-	(316.806)
Provisões (aumentos/reduções)	18	(15.033.717)	(13.353.254)
Outros rendimentos e ganhos	31	338.734	1.366.736
Outros gastos e perdas	32	(3.188.761)	(4.401.996)
<b>Resultado operacional</b>		<b>(42.332.930)</b>	<b>(60.336.750)</b>
Gastos financeiros	33	(15.933.881)	(8.728.904)
Rendimentos financeiros	33	4.318.070	1.444.758
<b>Resultados antes de impostos</b>		<b>(53.948.741)</b>	<b>(67.620.896)</b>
Imposto sobre o rendimento do exercício	34	517.167	3.826.913
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<b>(53.431.574)</b>	<b>(63.793.983)</b>

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

## Demonstração do rendimento integral consolidado

	<u>Nota</u>	<u>2019</u>	<u>2018</u> <u>reexpresso</u>
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<b>(53.431.574)</b>	<b>(63.793.983)</b>
<b>Outros rendimentos do exercício:</b>			
<b>Itens que podem reclassificar por resultados</b>			
Variação de justo valor de derivados de cobertura de fluxos de caixa		-	-
Diferenças de conversão cambial	17	49.145	20.212
		<u>49.145</u>	<u>20.212</u>
<b>Itens que não reclassificam por resultados</b>			
Remensurações de planos de benefícios definidos	20	(1.381.250)	(1.909.646)
Impacto fiscal		-	-
		<u>(1.381.250)</u>	<u>(1.909.646)</u>
<b>Outros rendimentos do exercício</b>		<u>(1.332.105)</u>	<u>(1.889.434)</u>
<b>Total do rendimento integral do exercício</b>		<u>(54.763.679)</u>	<u>(65.683.417)</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
<b>A 1 janeiro de 2018</b>		<b>20.406.290</b>	<b>1.396.612</b>	<b>3.318.091</b>	<b>207.290</b>	<b>(232)</b>	<b>(119.747.173)</b>	<b>(41.220.975)</b>	<b>(135.640.097)</b>
Aumento de Capital	16	44.983.945	-	-	-	-	-	-	44.983.945
Rendimento integral do exercício		-	-	-	20.212	-	(1.909.646)	(63.793.983)	(65.683.417)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	(41.220.975)	41.220.975	-
		44.983.945	-	-	20.212	-	(43.130.621)	(22.573.008)	(20.699.472)
<b>A 31 de dezembro de 2018 - reexpresso</b>		<b>65.390.235</b>	<b>1.396.612</b>	<b>3.318.091</b>	<b>227.502</b>	<b>(232)</b>	<b>(162.877.794)</b>	<b>(63.793.983)</b>	<b>(156.339.569)</b>
Alteração da política contabilística - adoção IFRS16	2.3	-	-	-	-	-	(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)
<b>A 31 de dezembro de 2019</b>		<b>65.390.235</b>	<b>1.396.612</b>	<b>3.318.091</b>	<b>276.647</b>	<b>(232)</b>	<b>(247.237.380)</b>	<b>(53.431.574)</b>	<b>(230.287.601)</b>

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

## Demonstração dos fluxos de caixa consolidados

	Nota	2019	2018
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais</b>			
Recebimentos de clientes		219.766.157	204.825.755
Pagamentos a fornecedores		(181.306.478)	(206.516.695)
Pagamentos ao pessoal		(70.533.111)	(66.371.798)
Pagamentos de rendas de locação de curto prazo e baixo valor		(8.777.115)	-
<b>Caixa gerada pelas operações</b>		<b>(40.850.547)</b>	<b>(68.062.738)</b>
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(437.891)	(285.957)
Recebimentos no âmbito do contrato obrigações de serviço público	13	34.636.629	30.420.589
Outros recebimentos/ pagamentos		(401.020)	(469.849)
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais</b>		<b>(7.052.829)</b>	<b>(38.397.955)</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimento</b>			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(7.219.643)	(2.102.536)
Empréstimos concedidos a partes relacionadas		-	(75.451)
Recebimentos provenientes de:			
Juros e rendimentos similares		5.306.569	119
Empréstimos concedidos a partes relacionadas		-	40.282
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento</b>		<b>(1.913.074)</b>	<b>(2.137.586)</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento</b>			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	19	128.231.380	150.622.374
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio	16	7.520.661	10.977.431
Empréstimos obtidos de partes relacionadas	23	30.000.000	5.000.000
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	19	(76.380.000)	(91.516.686)
Passivos com obrigações contratuais	19	(30.344.010)	(7.607.082)
Empréstimos obtidos de partes relacionadas	23	(35.000.000)	(14.300.000)
Juros e gastos e similares		(6.787.383)	-
Juros de passivos com obrigações contratuais		(5.283.716)	(10.662.566)
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento</b>		<b>11.956.932</b>	<b>42.513.471</b>
<b>Variação de caixa e seus equivalentes</b>		<b>2.991.029</b>	<b>1.977.930</b>
Efeitos das diferenças de câmbio		23.029	(18.962)
Caixa e seus equivalentes no início do exercício	15	3.724.276	1.765.308
Caixa e seus equivalentes no fim do exercício	15	<b>6.738.334</b>	<b>3.724.276</b>

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 Air Açores resulta da transformação em sociedade anónima ao abrigo do Decreto-Lei n.º 276/2000, de 10 de novembro, da Sata Air Açores – Serviço Açoriano de Transportes Aéreos, E.P. (constituída ao abrigo do Decreto-Lei n.º 490/80 de 17 de outubro).

O Grupo rege-se por aquele diploma, pelos seus estatutos e, em tudo o que neles estiver previsto e pelas normas aplicáveis às Empresas públicas e às sociedades gestoras de participações sociais.

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

A atividade de transporte aéreo regular dentro do Arquipélago dos Açores é realizada pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“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 Air Açores e a Região Autónoma dos Açores, ao abrigo do estabelecido no n.º 2 do Artigo 19.º dos Estatutos da SATA Air Açores, aprovados pelo Decreto-Legislativo Regional n.º 2/88/A, de 5 de fevereiro e do disposto na Resolução n.º 86/96, de 23 de maio. Em 2006 foi aberto um concurso público para exploração das rotas no arquipélago dos Açores, tendo a SATA Air Açores ganho o concurso para o período de 1 de abril de 2006 a 31 de maio de 2009. Em 7 de setembro de 2009 a SATA Air Açores renovou o contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, por um prazo de cinco anos a contar daquela data. Em 24 de setembro de 2014 foi assinado um contrato de ajuste direto para o período de outubro de 2014 a março de 2015, assim como no dia 1 de abril de 2015 para o período de abril a setembro de 2015.

Em 4 de setembro de 2015, a SATA Air Açores renovou o Contrato das Obrigações de Serviço Público de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores pelo prazo de 5 anos a contar de outubro de 2015.

Atualmente, a SATA Air Açores encontra-se a efetuar os estudos preliminares, aguardando a publicação do Contrato de Obrigações de Serviço Público para apresentar proposta de acordo com o que vier a ser publicado no caderno de encargos.

Em 31 de dezembro de 2019 e 2018, a SATA Air Açores operava com seis aeronaves: (i) dois aviões Bombardier Q 200, a operar na SATA desde julho de 2009; e (ii) quatro aviões Bombardier Q 400, a operar desde março de 2010. Todas as aeronaves foram adquiridas em regime de locação.

A atividade de transporte aéreo regular fora do Arquipélago dos Açores é realizada pela subsidiária SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (“SATA Internacional”).

Em 31 de dezembro de 2019, a subsidiária operava com:(i) três aviões Airbus A320 e (ii) três A321 NEO, todos em regime de locação. O avião Airbus A330 em regime de locação, não se encontrava em operação a 31 de dezembro de 2019, tendo o Conselho de Administração negociado o término antecipado do contrato já em 2020 (Nota 40).

A subsidiária SATA - Gestão de Aeródromos, S.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, 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 terminar em junho de 2020, a SATA Aeródromos encontra-se a fazer análises preliminares à proposta de renovação do contrato em apreço.

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

As demonstrações financeiras consolidadas anexas são apresentadas em Euros, e foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 27 de julho de 2020. Contudo, as mesmas estão ainda sujeitas a aprovação pela Assembleia Geral de Acionistas nos termos da legislação comercial em vigor em Portugal.

O Conselho de Administração entende que estas demonstrações financeiras consolidadas refletem de forma verdadeira e apropriada as operações do Grupo, bem como a sua posição e desempenho financeiro e fluxos de caixa.

## **2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras consolidadas**

### **2.1 Bases de Preparação**

Estas demonstrações financeiras consolidadas foram preparadas pelo Grupo de acordo com as IFRS adotadas pela União Europeia (“IFRS”), emitidas e em vigor ou emitidas e adotadas antecipadamente à data de 1 de janeiro de 2019.

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

As demonstrações financeiras consolidadas do Grupo foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, a qual se encontra dependente do apoio financeiro do acionista, da renovação do Contrato das Obrigações de Serviço Público de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da Região Autónoma dos Açores, da renovação da concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil, do recebimento da dívida das entidades estatais, da rentabilidade futura das operações, da realização dos seus ativos e da reestruturação financeira dos seus passivos.

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

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

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

### Novas normas, alterações às normas e interpretações de aplicação mandatória em 31 de dezembro de 2019

As novas normas, interpretações e alterações a normas existentes identificadas abaixo, que se tornaram efetivas em 1 de janeiro de 2019, são como segue:

Descrição	Alteração	Data efetiva*
<b>Normas:</b>		
IFRS 16 – Locações	Nova definição de locação. Nova contabilização dos contratos de locação para os locatários. Não existem alterações à contabilização das locações pelos locadores.	1 de janeiro de 2019
IFRS 9 – Instrumentos financeiros	Opções de tratamento contábilístico de ativos financeiros com compensação negativa.	1 de janeiro de 2019
IAS 19 – Benefícios dos empregados	Obriga a usar pressupostos atualizadas para o cálculo das responsabilidades remanescentes, com impacto na demonstração dos resultados, exceto quanto à diminuição de qualquer excesso enquadrado no âmbito do “asset ceiling”.	1 de janeiro de 2019
IAS 28 – Investimentos em associadas e empreendimentos conjuntos	Claração quanto aos investimentos de longo-prazo em associadas e empreendimentos conjuntos que não estão a ser mensurados através do método de equivalência patrimonial.	1 de janeiro de 2019
Melhorias às normas 2015 – 2017	Clarações várias: IAS 23, IAS 12, IFRS 3 e IFRS 11.	1 de janeiro de 2019
IFRC 23 – Incertezas sobre o tratamento de imposto sobre o rendimento	Claração relativa à aplicação dos princípios de reconhecimento e mensuração da IAS 12 quando há incerteza sobre o tratamento fiscal de uma transação, em sede de imposto sobre o rendimento.	1 de janeiro de 2019

\* Exercícios iniciados em ou após

Das normas acima mencionadas cumpre destacar a IFRS 16 – Locações, a qual foi adotada pelo Grupo na elaboração das suas demonstrações financeiras consolidadas do exercício findo em 31 de dezembro de 2019, com impactos significativos.

A alteração na definição de locação deve-se principalmente ao conceito de controlo. A IFRS 16 determina se um contrato contém uma locação com base na existência do direito concedido ao cliente para controlar a utilização de um ativo identificado por um dado período de tempo, por contrapartida de uma dada retribuição.

Até ao exercício de 2018, as locações de ativos fixos tangíveis eram classificadas como locações financeiras ou locações operacionais. Os pagamentos efetuados no âmbito de locações operacionais (líquidos de quaisquer incentivos recebidos do locador) foram, até 31 de dezembro de 2018, reconhecidos nos resultados do período. Os ativos de locações financeiras eram contabilizados pelo menor entre o justo valor dos ativos locados e o valor presente dos pagamentos mínimos de locação no início do contrato, enquanto que os passivos de locações financeiras eram registados líquidos de encargos incrementais, enquanto empréstimos obtidos. Os encargos financeiros incluídos na renda e as depreciações dos ativos locados eram reconhecidos nos resultados, ao longo do período contratual a que respeitavam.

A partir de 1 de janeiro de 2019, as locações, que cumpram os requisitos da IFRS 16, são reconhecidas enquanto ativos sob direito de uso, na rubrica de ativos fixos tangíveis (agregados à natureza do ativo objeto de locação), com os correspondentes passivos, apresentados na rubrica de passivos com obrigações contratuais, na data de início da locação. Cada pagamento de locação é alocado entre o passivo e o gasto financeiro. O gasto financeiro é reconhecido na demonstração dos resultados durante o termo da locação, de modo a que seja reconhecido com base numa taxa de juro constante sobre o saldo remanescente na demonstração da posição financeira consolidada, para cada período de relato. Os ativos sob direito de uso são depreciados linearmente ao longo do período da locação.

Os passivos da locação são inicialmente mensurados ao custo amortizado, na moeda contratual (essencialmente USD), incluindo o valor líquido presente dos seguintes pagamentos de locação: i) pagamentos fixos (incluindo pagamentos que em substância são fixos), deduzidos de quaisquer valores recebíveis por incentivos de locação; ii) pagamentos variáveis baseados num índice ou numa taxa; iii) valores expectáveis de serem pagos pelo locatário enquanto garantias de valor residual; iv) o preço de exercício de uma opção de compra caso o locatário esteja razoavelmente certo de exercer tal opção; e v) pagamentos de penalizações para rescindir a locação, caso o termo de locação reflita o exercício da opção de terminar.

O valor presente dos pagamentos de locação é descontado usando a taxa de juro implícita na locação. Caso essa taxa não possa ser determinada, a taxa incremental de financiamento do Grupo é utilizada, correspondendo à taxa que o Grupo obterá para pagar os fundos necessários para obter um ativo de valor semelhante num ambiente económico com termos e condições comparáveis.

Os passivos da locação são subsequentemente atualizados utilizando o método da taxa de juro efetiva, aumentando para refletir o efeito dos juros e sendo reduzidos, de modo a refletir os pagamentos efetuados.

O Grupo remensura o passivo da locação (e efetua ajustamentos correspondentes ao ativo sob direito de uso relacionado), sempre que:

- Os pagamentos de locação são alterados devido a alterações num índice, ou taxa, ou uma alteração de pagamentos esperados enquanto valores residuais garantidos, casos em que o passivo de locação é remensurado descontando os pagamentos de locação revistos à taxa incremental de financiamento (a menos que a alteração de pagamentos de locação se deva a alterações numa taxa de juro variável, o que motiva o uso de uma taxa incremental de financiamento); e
- O contrato de locação é modificado e a modificação não qualifica como uma locação separada, sendo o passivo da locação remensurado com base nas novas rendas e a taxa incremental de financiamento determinada à data da modificação.

Os ativos sob direito de uso são mensurados ao custo, na moeda funcional do Grupo (Euros), o qual compreende: i) o valor de reconhecimento inicial do passivo da locação; ii) quaisquer pagamentos de locação efetuados à data de início da locação, ou antes desta, deduzidos de quaisquer incentivos de locação recebidos; iii) quaisquer custos diretos iniciais; e iv) custos de obrigações com desmantelamento ou restauração do ativo (*redelivery*).

Os ativos sob direito de uso são subsequentemente mensurados ao custo deduzido de depreciações acumuladas e perdas por imparidade acumuladas.

Sempre que o Grupo incorre numa obrigação de desmantelamento e remoção de um ativo locado, restauração do local no qual este se encontra, ou restauração do ativo subjacente para a condição requerida pelos termos e condições da locação (no caso concreto das aeronaves corresponde às condições de *redelivery* das mesmas), é reconhecida uma provisão, de acordo com os termos da IAS 37.

Os custos subsequentes, nomeadamente com manutenção estrutural, são incluídos no direito de uso do ativo locado sempre que é provável que benefícios económicos futuros fluirão para o Grupo e subsequentemente depreciados durante o período de uso respetivo ou até ao termo da locação. Os demais encargos com manutenção corrente são reconhecidos como um gasto do período em que são incorridos.

Os incentivos de locação (ex.: períodos de locação sem rendas), se aplicáveis, são reconhecidos como elementos de mensuração de ativos sob direito de uso e passivos da locação, enquanto que ao abrigo da IAS 17 estes incentivos eram reconhecidos como um passivo por incentivo de locação, depreciado linearmente reduzindo os gastos com locações.

As rendas variáveis que não dependem de um índice ou taxa não são incluídas na mensuração do passivo da locação, nem do ativo sob direito de uso. Tais pagamentos são reconhecidos enquanto gastos no período no qual o evento ou condição que dá lugar aos pagamentos ocorre.

As locações capitalizadas pelo Grupo resumem-se, essencialmente, a contratos de locações de aeronaves e motores e contratos de locações de imóveis.

Os pagamentos associados a locações de curto prazo e locações de ativos de valor imaterial são reconhecidos de forma linear, nos resultados do exercício. As locações de curto prazo são locações com um termo de locação de 12 meses ou menos. Os ativos de valor imaterial incluem entre outros equipamento informático e mobiliário de escritório.

Os fluxos de caixa relacionados com locações são apresentados do seguinte modo:

- a) Os pagamentos das componentes de capital dos passivos da locação são classificados como fluxos de caixa de atividades de financiamento;
- b) Os pagamentos das componentes de juros são classificados também como fluxos de caixa de atividades de financiamento; e
- c) Os pagamentos de locações de curto prazo e de locações de ativos de valor imaterial, e os pagamentos variáveis de locação que não estão incluídos na mensuração dos passivos da locação são classificados como fluxos de caixa de atividades operacionais.

Ao abrigo da IFRS 16, os ativos sob direito de uso são testados por imparidade de acordo com a IAS 36 - Imparidade de ativos. Esta norma substitui o requisito anterior de reconhecimento de provisões para contratos onerosos de locação.

### **Sale & Leaseback**

Quando o Grupo transfere um ativo para uma entidade terceira, e simultaneamente entra num contrato de locação do mesmo ativo com essa entidade terceira, o Grupo aplica os requisitos da IFRS 15 para determinar se tal transferência é contabilizada como venda do ativo.

Caso a transferência qualifique como uma transação de venda, o Grupo irá mensurar o ativo sob direito de uso do *leaseback* como uma proporção do anterior valor líquido contabilístico que se relaciona com o direito de uso retido pelo Grupo. Consequentemente, o Grupo apenas reconhece o valor de qualquer ganho ou perda que se relaciona com os direitos transferidos para a entidade terceira.

Caso o justo valor da retribuição pela venda do ativo não seja equivalente ao justo valor do ativo, ou caso os pagamentos da locação não correspondam a valores de mercado, o Grupo irá efetuar os seguintes ajustamentos para mensurar os resultados da venda a justo valor: i) quaisquer termos abaixo de mercado serão contabilizados como pré-pagamentos de pagamentos de locação; e ii) quaisquer termos acima de mercado serão contabilizados como financiamento adicional prestado pelo terceiro à entidade.

### **Novas normas e interpretações de aplicação não mandatária em 31 de dezembro de 2019**

Existem novas normas, alterações e interpretações efetuadas a normas existentes, que apesar de já estarem publicadas, a sua aplicação apenas é mandatária para exercícios anuais, que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2020, como segue:

<b>Alterações às normas que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2020, já endossadas pela EU</b>		
<b>Descrição</b>	<b>Alteração</b>	<b>Data efetiva*</b>
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

<b>Novas normas e alterações às normas que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2020, ainda não endossadas pela EU:</b>		
<b>Descrição</b>	<b>Alteração</b>	<b>Data efetiva*</b>
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	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
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 2020

\* Exercícios iniciados em ou após

## 2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

Decorrente da análise realizada ao contrato de locação do avião Airbus A330, detido pela subsidiária SATA Internacional, que já não se encontrava em operação em 31 de dezembro de 2018, o Conselho de Administração procedeu ao reconhecimento nas demonstrações financeiras consolidadas do exercício findo em 31 de dezembro de 2018 de uma provisão pela estimativa de custos a incorrer para satisfazer as obrigações deste contrato oneroso, procedendo assim à correção de um erro do exercício anterior.

Os ajustamentos, na demonstração da posição financeira consolidada e na demonstração dos resultados consolidados, as quais foram reexpressas em conformidade, resultantes da correção deste erro, detalham-se abaixo:

Valores em Euros	31-dez-2018	Ajustamentos	31-dez-2018 reexpresso
<b>ATIVO</b>			
<b>Ativo não corrente</b>			
Ativos fixos tangíveis	49.231.339	-	49.231.339
Ativos intangíveis	105.324	-	105.324
Investimentos financeiros	79.461	-	79.461
Ativos por impostos diferidos	15.961.885	-	15.961.885
Clientes	2.183.570	-	2.183.570
Outras contas a receber	32.827.497	(997.480)	31.830.017
	<b>100.389.076</b>	<b>(997.480)</b>	<b>99.391.596</b>
<b>Ativo corrente</b>			
Inventários	2.182.001	-	2.182.001
Clientes	7.189.698	-	7.189.698
Outras contas a receber	61.280.934	-	61.280.934
Outros ativos correntes	4.723.892	-	4.723.892
Caixa e seus equivalentes	5.728.431	-	5.728.431
	<b>81.104.956</b>	-	<b>81.104.956</b>
<b>Total do ativo</b>	<b>181.494.032</b>	<b>(997.480)</b>	<b>180.496.552</b>
<b>CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO</b>			
<b>Capital próprio</b>			
Capital social	65.390.235	-	65.390.235
Reservas legais	1.396.612	-	1.396.612
Outras reservas	3.318.091	-	3.318.091
Reservas de conversão cambial	227.502	-	227.502
Reservas de justo valor	(232)	-	(232)
Resultados acumulados	(162.877.794)	-	(162.877.794)
Resultado líquido do exercício	(53.296.503)	(10.497.480)	(63.793.983)
<b>Total do capital próprio</b>	<b>(145.842.089)</b>	<b>(10.497.480)</b>	<b>(156.339.569)</b>
<b>Passivo não corrente</b>			
Provisões	680.847	13.000.000	13.680.847
Empréstimos obtidos	161.502.239	-	161.502.239
Obrigações de benefícios de reforma e outros	6.976.904	-	6.976.904
Passivos por impostos diferidos	942.460	-	942.460
Outras contas a pagar	4.500.000	(3.500.000)	1.000.000
	<b>174.602.450</b>	<b>9.500.000</b>	<b>184.102.450</b>
<b>Passivo corrente</b>			
Empréstimos obtidos	52.644.582	-	52.644.582
Fornecedores	48.293.876	-	48.293.876
Outras contas a pagar	27.344.540	-	27.344.540
Imposto sobre o rendimento a pagar	257.491	-	257.491
Outros passivos correntes	5.400.021	-	5.400.021
Documentos pendentes de voo	18.793.161	-	18.793.161
	<b>152.733.671</b>	-	<b>152.733.671</b>
<b>Total do passivo</b>	<b>327.336.121</b>	<b>9.500.000</b>	<b>336.836.121</b>
<b>Total do capital próprio e do passivo</b>	<b>181.494.032</b>	<b>(997.480)</b>	<b>180.496.552</b>



	2018	Ajustamentos	2018 reexpresso
Vendas e serviços prestados	178.564.629	-	178.564.629
Subsídios à exploração	31.171.038	-	31.171.038
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	(2.471.079)	-	(2.471.079)
Fornecimentos e serviços externos	(180.685.721)	3.500.000	(177.185.721)
Gastos com o pessoal	(64.842.966)	-	(64.842.966)
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	(7.772.083)	-	(7.772.083)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	(97.768)	(997.480)	(1.095.248)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	(316.806)	-	(316.806)
Provisões (aumentos/reduções)	(353.254)	(13.000.000)	(13.353.254)
Outros rendimentos e ganhos	1.366.736	-	1.366.736
Outros gastos e perdas	(4.401.996)	-	(4.401.996)
<b>Resultado operacional</b>	<b>(49.839.270)</b>	<b>(10.497.480)</b>	<b>(60.336.750)</b>
Gastos financeiros	(8.728.904)	-	(8.728.904)
Rendimentos financeiros	1.444.758	-	1.444.758
<b>Resultados antes de impostos</b>	<b>(57.123.416)</b>	<b>(10.497.480)</b>	<b>(67.620.896)</b>
Imposto sobre o rendimento do exercício	3.826.913	-	3.826.913
<b>Resultado líquido do exercício</b>	<b>(53.296.503)</b>	<b>(10.497.480)</b>	<b>(63.793.983)</b>

Adicionalmente, o Grupo adotou a IFRS 16 na data efetiva de aplicação obrigatória para o período do relatório anual com início em 1 de janeiro de 2019 por meio do modelo retrospectivo modificado, sem atualização das informações comparativas, e considerou as seguintes isenções:

- Definição de locação – aplicação da IFRS 16 apenas aos contratos anteriormente classificados como locação; e
- Mensuração dos ativos sob direito de uso – pelo mesmo valor apurado para o passivo da locação em 1 de janeiro de 2019, utilizando a taxa de juro implícita, sempre que disponível, ou a taxa de juro incremental.

Como tal, as demonstrações financeiras consolidadas do exercício findo em 31 de dezembro de 2019 não são comparáveis com as demonstrações financeiras consolidadas de 31 de dezembro de 2018.

As principais alterações decorrentes da adoção da IFRS 16 apresentam-se de seguida:

- Capitalização de contratos de locação de aeronaves e motores que cumprem os critérios de reconhecimento definidos na IFRS 16  
ii.  
O prazo da locação corresponde ao período não cancelável de cada contrato, exceto nos casos em que o Grupo tenha razoável certeza de exercer as opções de renovação previstas contratualmente. A taxa de desconto utilizada para avaliar o passivo da locação corresponde, para cada aeronave, à taxa implícita apurada através dos vários elementos contratuais, se disponível, ou pela taxa de juro incremental nas restantes circunstâncias.
- Contabilização dos contratos de locação de edifícios e outras construções  
iii.  
Com base na análise realizada, os principais contratos de locação identificados correspondem a imóveis arrendados. O prazo da locação corresponde ao período não cancelável do contrato. A

taxa de desconto utilizada para calcular o ativo do direito de uso e o passivo da locação é determinada, para cada ativo, de acordo com a taxa de juro incremental.

- Contabilização da manutenção de aeronaves em regime de locação

iv.

No âmbito da adoção da IFRS 16 e considerando o reconhecimento do direito de uso dos ativos abrangidos por contratos de locação, o Grupo ajustou a contabilização dos custos de manutenção estruturais e das obrigações contratuais de manutenção na devolução (*redelivery*), a qual passou a ser contabilizada da seguinte forma:

**- Trabalhos de *redelivery* e restauração**

Os custos resultantes dos trabalhos de manutenção que serão realizados imediatamente antes da devolução da aeronave aos locadores (definidos como trabalhos de *redelivery* para efeitos da IFRS 16), são reconhecidos como provisões a partir do início do contrato, desde que possam ser estimados com fiabilidade, por contrapartida do direito de uso das aeronaves, o qual é depreciado linearmente ao longo do contrato de locação. Anteriormente as estimativas com despesas de *redelivery* eram registadas em custos ao longo do contrato de locação por contrapartida de um passivo com manutenção futura.

O cálculo das provisões para *redelivery* incluem estimativas significativas, nomeadamente no que concerne à utilização prevista da aeronave ao longo do contrato de locação (horas de voo, ciclos, etc.) e custos estimados das intervenções estruturais na data de *redelivery*.

**- Manutenção estrutural de *airframe* e motores**

As intervenções de manutenção estruturais, que incrementam a vida útil dos ativos subjacentes, são capitalizadas e reconhecidas como um complemento ao direito de uso dos ativos. Subsequentemente são depreciados durante o período de uso respetivo ou até ao termo da locação. Anteriormente, a estimativa de despesas com manutenções estruturais era registada em custos durante o contrato de locação por contrapartida de um passivo com manutenção futura.

Na data de adoção da IFRS 16, foram reconhecidos direitos de uso de ativos e passivos com obrigações contratuais no montante de 44,1 milhões de Euros. Adicionalmente, foi reconhecido um ativo por direito de uso no montante de 8,5 milhões de Euros referente ao reconhecimento da provisão para trabalhos de *redelivery* e restauração.

Tendo em conta a perspetiva futura da atividade operacional do Grupo, foi registada no momento da adoção, uma perda por imparidade sobre ativos por direito de uso de aeronaves e motores, no valor total de 19,2 milhões de Euros, cujos contratos findavam em 2020.

A reconciliação dos compromissos com locações operacionais divulgados nas demonstrações financeiras consolidadas de 31 de dezembro de 2018 e da rubrica de passivos com obrigações contratuais em 1 de janeiro de 2019, detalha-se como se segue:

<i>Valores Euros</i>	
Pagamentos mínimos dos contratos de locação operacional divulgados em 31 de dezembro de 2018	44.846.843
Reclassificação dos contratos de locação financeira contabilizados em 31 de dezembro de 2018 em empréstimos obtidos	49.434.462
Efeito do desconto financeiro das rendas	(765.182)
<b>Passivos com obrigações contratuais a 1 de janeiro de 2019</b>	<b>93.516.123</b>

A taxa de desconto média utilizada para descontar as rendas futuras de aeronaves e motores está entre 6% e 6,5% e a taxa de desconto utilizada para descontar as rendas futuras de outros ativos está entre 3,36% e 6%.

A adoção da IFRS 16 em 1 de janeiro de 2019 teve os seguintes impactos nas principais rubricas da demonstração da posição financeira consolidada:

Valores em Euros	31-dez-2018	Impacto da adoção da IFRS 16		
	reexpresso	31-dez-2018*	1-jan-19	1-jan-19
<b>ATIVO</b>				
<b>Ativo não corrente</b>				
Ativos fixos tangíveis	49.231.339	-	32.432.207	81.663.546
Ativos intangíveis	105.324	-	-	105.324
Investimentos financeiros	79.461	-	-	79.461
Ativos por impostos diferidos	15.961.885	-	147.584	16.109.469
Clientes	2.183.570	-	-	2.183.570
Outras contas a receber	31.830.017	-	-	31.830.017
	<b>99.391.596</b>	-	<b>32.579.791</b>	<b>131.971.387</b>
<b>Ativo corrente</b>				
Inventários	2.182.001	-	-	2.182.001
Clientes	7.189.698	-	-	7.189.698
Outras contas a receber	61.280.934	-	-	61.280.934
Outros ativos correntes	4.723.892	-	-	4.723.892
Caixa e seus equivalentes	5.728.431	-	-	5.728.431
	<b>81.104.956</b>	-	-	<b>81.104.956</b>
<b>Total do ativo</b>	<b>180.496.552</b>	-	<b>32.579.791</b>	<b>213.076.343</b>
<b>CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO</b>				
<b>Capital próprio</b>				
Capital social	65.390.235	-	-	65.390.235
Reservas legais	1.396.612	-	-	1.396.612
Outras reservas	3.318.091	-	-	3.318.091
Reservas de conversão cambial	227.502	-	-	227.502
Reservas de justo valor	(232)	-	-	(232)
Resultados acumulados	(162.877.794)	-	(19.184.353)	(182.062.147)
Resultado líquido do exercício	(63.793.983)	-	-	(63.793.983)
<b>Total do capital próprio</b>	<b>(156.339.569)</b>	-	<b>(19.184.353)</b>	<b>(175.523.922)</b>
<b>Passivo não corrente</b>				
Provisões	13.680.847	-	8.534.899	22.215.746
Empréstimos obtidos	161.502.239	(41.512.710)	-	119.989.529
Passivos com obrigações contratuais	-	41.512.710	26.054.034	67.566.744
Obrigações de benefícios de reforma e outros	6.976.904	-	-	6.976.904
Passivos por impostos diferidos	942.460	-	147.584	1.090.044
Outras contas a pagar	1.000.000	-	(1.000.000)	-
	<b>184.102.450</b>	-	<b>33.736.517</b>	<b>217.838.967</b>
<b>Passivo corrente</b>				
Empréstimos obtidos	52.644.582	(7.921.752)	-	44.722.830
Passivos com obrigações contratuais	-	7.921.752	18.027.627	25.949.379
Fornecedores	48.293.876	-	-	48.293.876
Outras contas a pagar	27.344.540	-	-	27.344.540
Imposto sobre o rendimento a pagar	257.491	-	-	257.491
Outros passivos correntes	5.400.021	-	-	5.400.021
Documentos pendentes de voo	18.793.161	-	-	18.793.161
	<b>152.733.671</b>	-	<b>18.027.627</b>	<b>170.761.298</b>
<b>Total do passivo</b>	<b>336.836.121</b>	-	<b>51.764.144</b>	<b>388.600.265</b>
<b>Total do capital próprio e do passivo</b>	<b>180.496.552</b>	-	<b>32.579.791</b>	<b>213.076.343</b>

\* Pela implementação da IFRS 16, foi utilizada a isenção da classificação das locações consideradas como financeiras no âmbito da IAS 17 para a informação comparativa

Durante o exercício de 2019, o reconhecimento do direito de uso dos ativos em regime de locação e respetivo *redelivery* e o reconhecimento do passivo correspondente, originou um incremento nos custos com depreciação no montante de 9.324 milhares de Euros, nos custos com imparidade de ativos depreciáveis no montante de 7.696 milhares de Euros (ver adições de direito de uso da Nota 6) e das despesas com juros no valor de, aproximadamente, 4.978 milhares de Euros. As diferenças de câmbio reconhecidas na demonstração dos resultados consolidados, relacionadas com os passivos com obrigações contratuais, ascenderam a, aproximadamente, 927 milhares de Euros. Por outro lado, os custos com rendas e manutenções (reconhecidos até 31 de dezembro de 2018 na rubrica de fornecimentos e serviços externos) reduziram no montante de, aproximadamente, 32.852 milhares de Euros, dos quais 3.833 milhares de Euros se referem a despesas de manutenções estruturais de aeronaves e motores, inicialmente registadas na rubrica de ativos fixos tangíveis e sujeitas a depreciações e a perdas por imparidade.

Adicionalmente, a apresentação dos pagamentos das despesas relacionadas com contratos de locação resultou numa reclassificação de, aproximadamente, 25.909 milhares de Euros de fluxos de caixa das atividades operacionais para fluxos de caixa das atividades de financiamento.  
Consultar adicionalmente a Nota 2.2.

### 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 dos 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 dos 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 dos 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	
	2019	2018
USD	0,8902	0,8734
GBP	1,1754	1,1179
CAD	0,6850	0,6408

### 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:

	<u>Anos</u>
<b><u>Frota Aérea</u></b>	
Aviões	18 anos
Motores	3 anos
Hélices	5 anos
Trens aterragem	6 anos
Sobressalentes	6 anos
<b><u>Restantes ativos</u></b>	
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 dos 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 dos 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 dos resultados consolidados, na rubrica de imparidade de ativos depreciables, 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 ("*SPP/ 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 dos 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.

### 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 subsequentemente mensurados ao custo amortizado sendo a diferença entre o valor nominal e o justo valor inicial reconhecida na demonstração dos 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, subsequentemente, 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 dos 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 tenham 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.

#### **➤ 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 dos resultados consolidados.

#### ➤ **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.

### **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.

### 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 dos 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 dos 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.

v.

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 não realizou nenhum ajuste dessa natureza durante os exercícios apresentados.

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 “R.A.A”) 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) 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 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 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 Ativos não correntes detidos para venda

Os ativos não correntes são classificados como ativos não correntes detidos para venda quando o seu valor contabilístico se destina a ser recuperado, principalmente, através de uma transação de venda em vez do uso continuado e existe uma decisão do Conselho de Administração com a consequente definição

do preço e procura de comprador, que permite classificar a transação da venda, como de realização altamente provável, no período até 12 meses.

Estes ativos são mensurados ao menor entre o valor líquido contabilístico e o justo valor menos custos de venda, na data da classificação como detido para venda. Os ativos com vida útil definida deixam de ser depreciados/amortizados desde a data da classificação como detido para venda, até à data da venda.

### 3.23 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.

### 3.24 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: 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.

#### i. Risco de taxa de câmbio

A atividade operacional do Grupo SATA é desenvolvida maioritariamente na Região Autónoma dos Açores e Portugal Continental, Canadá e Estados Unidos da América, 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 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, face ao potencial de limitação de exposição cambial, associado às compras futuras, aos créditos a receber e a pagar, a empréstimos não vencidos, entre outros.

A exposição do Grupo ao risco de taxa de câmbio, a 31 de dezembro de 2019 e 2018, 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:

	2019			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
<b>ATIVOS</b>				
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
	<b>19.300.813</b>	<b>2.875.858</b>	<b>168.796</b>	<b>22.345.466</b>
<b>PASSIVOS</b>				
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
	<b>102.054.351</b>	<b>7.489.747</b>	<b>77.933</b>	<b>109.622.031</b>
	2018			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
<b>ATIVOS</b>				
Caixa e equivalentes de caixa	1.262.296	1.303.600	19.969	2.585.865
Clientes	2.626.518	250.196	117.544	2.994.258
Outras contas a receber	6.875.314	1.371.447	5.749	8.252.510
	<b>10.764.128</b>	<b>2.925.243</b>	<b>143.262</b>	<b>13.832.633</b>
<b>PASSIVOS</b>				
Fornecedores	6.048.832	974.976	118.590	7.142.398
Outras contas a pagar	6.601.054	683.658	17.459	7.302.171
	<b>12.649.886</b>	<b>1.658.634</b>	<b>136.049</b>	<b>14.444.569</b>

Em 31 de dezembro de 2019, uma desvalorização/valorização de 10% de todas as taxas de câmbio com referência ao Euro, resultaria num impacto nos resultados do exercício de 7,1 milhões de Euros (2018: 61 milhares 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 2019 ou 2018, 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.

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.

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:

	<b>Menos de 1 ano</b>	<b>Entre 2 a 5 anos</b>	<b>Mais de 5 anos</b>
<b>31 de dezembro de 2019</b>			
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	31.827.761	-	-
	<b>226.462.932</b>	<b>115.065.912</b>	<b>95.646.912</b>
<b>31 de dezembro de 2018</b>			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	49.980.563	71.717.363	74.636.250
- descobertos bancários	2.004.155	-	-
Passivos com obrigações contratuais	9.697.776	27.349.253	21.293.718
Fornecedores	48.293.876	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	29.657.500	1.000.000	-
	<b>139.633.870</b>	<b>100.066.616</b>	<b>95.929.968</b>

#### **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 2019 e 2018.

Tendo por referência a dívida líquida do Grupo em 31 de dezembro de 2019, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos gastos financeiros líquidos anuais de 1.189 milhares de Euros (2018: 2.342 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.

### **5. Principais estimativas e julgamentos apresentados**

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.

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 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.

### 5.4 Ativos tangíveis (Nota 6)

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

### 5.5 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.

### 5.6 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.

### 5.7 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.

### 5.8 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.

### 5.9 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 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
<b>1 de janeiro de 2019</b>									
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)
<b>Valor líquido</b>	<b>73.312</b>	<b>475.297</b>	<b>47.798.611</b>	<b>50.164</b>	<b>188.716</b>	<b>287.532</b>	<b>153.657</b>	<b>204.050</b>	<b>49.231.339</b>
<b>Movimento de 2019</b>									
Adoção IFRS 16 (Nota 2.3) - 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 IFRS 16 - 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 - alienações	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Depreciação - transf. e abates	-	-	215.279	34.474	1.104	46.028	433	-	297.318
	-	<b>918.362</b>	<b>47.107.357</b>	<b>33.178</b>	<b>9.239</b>	<b>(5.668)</b>	<b>(97.894)</b>	<b>(204.050)</b>	<b>47.760.524</b>
<b>31 de dezembro de 2019</b>									
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)
<b>Valor líquido</b>	<b>73.312</b>	<b>1.393.659</b>	<b>94.905.968</b>	<b>83.342</b>	<b>197.955</b>	<b>281.864</b>	<b>55.763</b>	<b>-</b>	<b>96.991.863</b>

SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.  
Demonstrações Financeiras Consolidadas  
31 de dezembro de 2019

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018 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
<b>1 de janeiro de 2018</b>									
Custo de aquisição	73.312	1.151.621	124.387.882	626.591	1.784.350	6.549.263	6.593.762	-	141.166.781
Depreciações acumuladas	-	(590.589)	(72.101.919)	(557.829)	(1.679.146)	(6.309.700)	(6.447.652)	-	(87.686.835)
<b>Valor líquido</b>	<b>73.312</b>	<b>561.032</b>	<b>52.285.963</b>	<b>68.762</b>	<b>105.204</b>	<b>239.563</b>	<b>146.110</b>	<b>-</b>	<b>53.479.946</b>
<b>Movimento de 2018</b>									
Adições	-	-	2.256.499	-	132.624	122.527	35.938	204.050	2.751.638
Alienações	-	-	(88.145)	(24.200)	-	-	-	-	(112.345)
Transferências e abates	-	-	(106.879)	-	-	-	-	-	(106.879)
Transferências de ativos não correntes detidos para venda (Nota 39)	-	-	1.557.508	-	-	-	-	-	1.557.508
Depreciação - exercício	-	(85.735)	(7.357.149)	(16.581)	(49.112)	(147.064)	(28.391)	-	(7.684.032)
Depreciação - alienações	-	-	88.145	22.183	-	13.559	-	-	123.887
Depreciação - transf. e abates	-	-	77.945	-	-	58.947	-	-	136.892
Depreciação - transf. de ativos não correntes detidos para venda (Nota 39)	-	-	(915.276)	-	-	-	-	-	(915.276)
	<b>-</b>	<b>(85.735)</b>	<b>(4.487.352)</b>	<b>(18.598)</b>	<b>83.512</b>	<b>47.969</b>	<b>7.547</b>	<b>204.050</b>	<b>(4.248.607)</b>
<b>31 de dezembro de 2018</b>									
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)
<b>Valor líquido</b>	<b>73.312</b>	<b>475.297</b>	<b>47.798.611</b>	<b>50.164</b>	<b>188.716</b>	<b>287.532</b>	<b>153.657</b>	<b>204.050</b>	<b>49.231.339</b>

Em outubro de 2018 procedeu-se à alienação das aeronaves A310, as quais se encontravam classificadas em 31 de dezembro de 2017, como ativos não correntes detidos para venda, conforme Nota 39. No entanto, parte dos sobressalentes associados a estas aeronaves não foram objeto de alienação, tendo então sido reclassificados para a rubrica de ativos fixos tangíveis, no montante líquido de 642.232 Euros.

No decurso do exercício de 2019, as aquisições de equipamento básico no montante total de 5.832.529 Euros, compreendem, essencialmente, inspeções realizadas aos motores dos aviões CS-TRE, CS-TRF, e CS-TRC, nos montantes de 1.731.677 Euros, 1.293.340 Euros, e 1.378.790 Euros, respetivamente. Adicionalmente, registaram-se adições de outro tipo de equipamento básico relacionado não com frota aérea, no montante de 1.372.581 Euros.

Em 2018, o aumento da rubrica equipamento básico, no montante de total 2.256.499 Euros, respeita, essencialmente inspeções realizadas aos motores do avião CS-TRF, no montante de 1.635.726 Euros. Adicionalmente, registaram-se adições de outro tipo de equipamento básico que não relacionado com frota aérea, no montante de 505.094 Euros.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019 foi reconhecida uma perda por imparidade no montante de 4.388.627 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).

Adicionalmente, no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 foi reconhecida uma perda por imparidade no montante de 561.472 Euros relativa a material da frota A310 e A320 da subsidiária SATA Internacional.

As adições de ativos por direito de uso de equipamento básico no montante de 40.007 milhares Euros respeitam, maioritariamente, a: (i) aquisição de uma aeronave A321 NEO LR, em regime de locação, no montante de cerca de 29.580 milhares de Euros; (ii) extensão do prazo de locação das duas aeronaves A321 NEO, no montante de cerca de 6.380 milhares de Euros e (ii) capitalização de despesas de manutenção estrutural de aeronaves em regime de locação, no montante de cerca de 3.833 milhares Euros.

Tendo em conta a perspetiva futura da atividade operacional da subsidiária SATA Internacional, aos montantes acima descritos, foi registada uma perda por imparidade no exercício pelo valor de 8.258 milhares de Euros, relativamente aos contratos de locação de aeronaves cujo final foi prorrogado de 2020 para 2021.

Em 31 de dezembro de 2019, encontram-se registados em equipamento básico, 54.372 milhares de Euros referentes a direitos de uso sobre locações de aeronaves e reatores. Adicionalmente, encontram-se ainda registados em edifícios e outras construções, 1.047 milhares de Euros referentes a direitos de uso sobre locações de imóveis.

As depreciações dos ativos fixos tangíveis estão reconhecidas na rubrica de gastos/reversões de depreciação e amortização da demonstração dos 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:

	<b>Programas computador</b>	<b>Outros Ativos Intangíveis</b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2019</b>			
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>
<b>Valor líquido</b>	<b><u>104.136</u></b>	<b><u>1.188</u></b>	<b><u>105.324</u></b>
Adições	6.000	7.970	13.970
Amortização - exercício	<u>(50.522)</u>	<u>(2.480)</u>	<u>(53.002)</u>
	<b><u>(44.522)</u></b>	<b><u>5.490</u></b>	<b><u>(39.032)</u></b>
<b>31 de dezembro de 2019</b>			
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>
<b>Valor líquido</b>	<b><u>59.614</u></b>	<b><u>6.678</u></b>	<b><u>66.292</u></b>
	<b>Programas computador</b>	<b>Outros Ativos Intangíveis</b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2018</b>			
Custo de aquisição	1.160.661	241.153	1.401.814
Amortizações acumuladas	<u>(988.547)</u>	<u>(219.892)</u>	<u>(1.208.439)</u>
<b>Valor líquido</b>	<b><u>172.114</u></b>	<b><u>21.261</u></b>	<b><u>193.375</u></b>
Amortização - exercício	<u>(67.978)</u>	<u>(20.073)</u>	<u>(88.051)</u>
	<b><u>(67.978)</u></b>	<b><u>(20.073)</u></b>	<b><u>(88.051)</u></b>
<b>31 de dezembro de 2018</b>			
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>
<b>Valor líquido</b>	<b><u>104.136</u></b>	<b><u>1.188</u></b>	<b><u>105.324</u></b>

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

## 8. Investimentos financeiros

Em 31 de dezembro de 2019 e 2018, os ativos reconhecidos nesta rubrica referem-se a instrumentos de capital detidos nas seguintes entidades:

Designação	atividade	País de domicílio e principal localização de negócio	% detida	2019	2018
<b><u>Empresas associadas:</u></b>					
Associação Açoreana de Turismo e Hotelaria		Ponta Delgada	30%	12.500	12.500
<b><u>Participadas:</u></b>					
France Telecom		França	nd	41.514	41.514
Sociedade Ilhas de Valor, S.A.		Ponta Delgada	1%	-	25.000
Estação Geodésica e Espacial de Santa Maria - RAEGE		Ponta Delgada	nd	1.000	-
Outras		-	-	447	447
				<b>55.461</b>	<b>79.461</b>

No seguimento da Resolução do Conselho do Governo Regional dos Açores nº 74/2018 de 20 de junho de 2018, que autoriza a desvinculação das entidades públicas a associações como a Sociedade Ilhas de Valor, a SATA procedeu ao desreconhecimento da participação financeira que detinha nesta Sociedade.

## 9. Ativos e passivos por impostos diferidos

Em 31 de dezembro de 2019 e 2018, os saldos reconhecidos relativamente a impostos diferidos são apresentados na demonstração da posição financeira consolidada pelo seu valor bruto.

Em 31 de dezembro de 2019 e 2018 a taxa de imposto utilizada, para o apuramento dos impostos diferidos ativos e passivos foi de 18,3%. No caso dos impostos diferidos ativos relativos a prejuízos fiscais reportáveis, a taxa de imposto utilizada foi de 16,8%.

### Ativos por impostos diferidos

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

	Provisões	Prejuízos fiscais	Responsabilidades com benefícios pós-emprego	Outros	Ajustamento da adoção IFRS 16	Total
<b>A 1 de janeiro de 2019</b>	<b>15.924</b>	<b>14.960.508</b>	<b>931.265</b>	<b>54.188</b>	-	<b>15.961.885</b>
Adoção IFRS 16 (Nota 2.3)	-	-	-	-	147.584	147.584
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados	-	-	(117.808)	-	(44.622)	(162.430)
<b>Movimento do exercício</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(117.808)</b>	<b>-</b>	<b>102.962</b>	<b>(14.846)</b>
<b>A 31 de dezembro de 2019</b>	<b>15.924</b>	<b>14.960.508</b>	<b>813.457</b>	<b>54.188</b>	<b>102.962</b>	<b>15.947.039</b>

	Provisões	Prejuízos fiscais	Responsabilidades com benefícios pós-emprego	Outros	Total
<b>A 1 de janeiro de 2018</b>	<b>15.924</b>	<b>10.460.508</b>	<b>1.037.267</b>	<b>54.188</b>	<b>11.567.887</b>
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados	-	4.500.000	(106.002)	-	4.393.998
<b>Movimento do exercício</b>	<b>-</b>	<b>4.500.000</b>	<b>(106.002)</b>	<b>-</b>	<b>4.393.998</b>
<b>A 31 de dezembro de 2018</b>	<b>15.924</b>	<b>14.960.508</b>	<b>931.265</b>	<b>54.188</b>	<b>15.961.885</b>

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 a 2016 e a partir de 2017 são reportáveis durante um período de doze e cinco anos, respetivamente, após a sua ocorrência e suscetíveis de dedução a lucros fiscais gerados durante esse período, até ao limite de 70% do lucro tributável.

Em 31 de dezembro de 2019, os prejuízos fiscais de cada uma das entidades do Grupo, tendo em atenção a sua data limite de utilização, detalham-se conforme segue:

Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2019				
Exercício do prejuízo fiscal	SATA Internacional	SATA Air Açores	SATA Gestão Aeródromos	Ano limite para dedução
2014	50.980.871	32.871.876	-	2026
2015	21.279.705	-	-	2027
2016	10.447.283	-	-	2028
2017	34.990.400	-	108.305	2022
2018	51.450.764	3.374.167	-	2023
2019 (estimado)	46.154.868	-	-	2024
	<b>215.303.891</b>	<b>36.246.043</b>	<b>108.305</b>	

Tendo em consideração o período de reporte dos prejuízos fiscais gerados entre 2014 e 2016, de doze anos, o Grupo considerou que os prejuízos fiscais gerados de 2014 a 2016 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:

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

	<b>Reavaliação</b>	
	<b>Frota</b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2018</b>	<b>1.048.462</b>	<b>1.048.462</b>
Constituição/reversão por capital	<u>(106.002)</u>	<u>(106.002)</u>
<b>Movimento do exercício</b>	<b><u>(106.002)</u></b>	<b><u>(106.002)</u></b>
<b>A 31 de dezembro de 2018</b>	<b><u>942.460</u></b>	<b><u>942.460</u></b>

A reavaliação resulta da atualização do valor da frota aérea efetuada na data da transição para as IFRS. No exercício findo em 31 de dezembro de 2019 foi registada uma perda por imparidade sobre a referida frota aérea (Nota 6).

## 10. Inventários

O detalhe dos inventários em 31 de dezembro de 2019 e 2018 é como segue:

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Mercadorias	180.069	159.024
Matérias primas	3.618.452	3.476.972
Imparidade de inventários	<u>(1.453.995)</u>	<u>(1.453.995)</u>
<b>Total inventários</b>	<b><u>2.344.526</u></b>	<b><u>2.182.001</u></b>

O custo dos inventários reconhecidos em 2019 como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 3.096.963 Euros (em 2018: 2.471.079 Euros).

### Imparidade de inventários

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de inventários, nos exercícios de 2019 e 2018, é como segue:

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
<b>A 1 de janeiro</b>	1.453.995	1.137.189
Aumentos	<u>-</u>	<u>316.806</u>
<b>A 31 de dezembro</b>	<b><u>1.453.995</u></b>	<b><u>1.453.995</u></b>

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

## 11. Clientes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019 e 2018, a decomposição da rubrica de clientes, é como se segue:

	2019			2018		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Cientes	9.447.058	1.243.833	10.690.891	9.390.956	2.183.570	11.574.526
Imparidade clientes	(2.167.979)	-	(2.167.979)	(2.201.258)	-	(2.201.258)
<b>Cientes</b>	<b>7.279.079</b>	<b>1.243.833</b>	<b>8.522.912</b>	<b>7.189.698</b>	<b>2.183.570</b>	<b>9.373.268</b>

O valor a recuperar de clientes não corrente no montante de 1.243.833 Euros (2018: 2.183.570 Euros) resulta de valores a receber da *American Express* cuja expectativa de realização é superior a 1 ano.

### Imparidade de clientes

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de clientes, nos exercícios de 2019 e 2018, é como segue:

	2019	2018
<b>A 1 de janeiro</b>	<b>2.201.258</b>	<b>3.788.067</b>
Aumentos / Reduções	(33.279)	97.768
Utilizações	-	(1.684.577)
<b>A 31 de dezembro</b>	<b>2.167.979</b>	<b>2.201.258</b>

Os aumentos/reduções de imparidade de clientes estão reconhecidos na rubrica de imparidade de contas a receber (perdas/reversões) da demonstração dos 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 entre os valores contabilísticos e o seu justo valor.

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

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019 e 2018, os saldos referentes a imposto sobre o rendimento, são como segue:

	2019	2018
Pagamentos por conta	382.530	448.512
Retenções na fonte	740	753
Estimativa de IRC (Nota 34)	(307.144)	(706.756)
<b>Total</b>	<b>76.126</b>	<b>(257.491)</b>



### 13. Outras contas a receber

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019 e 2018, a decomposição da rubrica de outras contas a receber, é como se segue:

	2019			2018		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
<b>Outros devedores</b>						
Secretaria Regional do Turismo e Obras Públicas (Nota 38)	24.674.496	-	24.674.496	27.949.831	-	27.949.831
Entradas de capital por realizar (Nota 16 e 38)	26.485.853	-	26.485.853	7.520.662	26.485.852	34.006.514
Reservas de manutenção recuperáveis	413.392	6.573.553	6.986.945	-	-	-
Depósitos de garantia - locações	-	4.261.073	4.261.073	420.919	6.341.645	6.762.564
ATA - Associação Turismo dos Açores	1.136.580	-	1.136.580	1.136.580	-	1.136.580
DRPFE	541.569	-	541.569	982.790	-	982.790
Adiantamentos efectuados ao pessoal	1.007.381	-	1.007.381	429.470	-	429.470
Depósitos de segurança	1.057.716	-	1.057.716	393.245	-	393.245
Valores a receber de seguradoras	158.478	-	158.478	300.470	-	300.470
IVA Intracomunitário	100.970	-	100.970	9.956	-	9.956
Outros	850.846	2.478	853.324	1.771.390	-	1.771.390
<b>Adiantamentos a fornecedores</b>	2.214.175	-	2.214.175	1.316.412	-	1.316.412
<b>Acréscimo de proveitos</b>						
Juros (Nota 38)	401.409	-	401.409	1.416.484	-	1.416.484
Comissões e <i>handling</i>	398.122	-	398.122	-	-	-
Outros acréscimos de proveitos	5.440.974	-	5.440.974	1.826.076	-	1.826.076
Outros (Nota 38)	28.014.329	-	28.014.329	16.943.229	-	16.943.229
<b>Imparidade de outros devedores</b>	(1.136.580)	(4.128.160)	(5.264.740)	(1.136.580)	(997.480)	(2.134.060)
<b>Outras contas a receber</b>	<b>91.759.710</b>	<b>6.708.944</b>	<b>98.468.654</b>	<b>61.280.934</b>	<b>31.830.017</b>	<b>93.110.951</b>

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 Região Autónoma dos Açores deliberou um aumento de capital social da SATA Air Açores em dinheiro, 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. Já em 2020 por resolução do Conselho do Governo Regional n.º 66/2020 de 23 de março de 2020, a Região Autónoma dos Açores deliberou um aumento de capital social em dinheiro, no montante total de 80.000.000 Euros, dos quais 21.034.810 Euros serão 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, cifrando-se o total previsto para o ano de 2020 em 47.520.663 Euros.

Em 31 de dezembro de 2018, o montante a receber da Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas de 27.949.831 Euros respeita: (i) à compensação financeira por contrapartida de serviços públicos, prestados pela SATA Air Açores na Região Autónoma dos Açores validada a esta data, no montante de 27.573.997 Euros; (ii) valores a receber pela subsidiária SATA Gestão de Aeródromos no montante de 375.834 Euros.

Em 31 de dezembro de 2019, o montante a receber da Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas respeita à compensação financeira por contrapartida de serviços públicos na Região Autónoma dos Açores, validada a esta data, nos termos previstos e em resultado do concurso público ganho pela SATA Air Açores.

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

2019									
	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	Total
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)
<b>Saldo final</b>	<b>-</b>	<b>3.465.255</b>	<b>16.847.489</b>	<b>-</b>	<b>4.100.000</b>	<b>-</b>	<b>209.150</b>	<b>52.603</b>	<b>24.674.496</b>

2018								
	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	Total
Saldo inicial	-	13.940.933	(1.314.576)	6.283.080	2.000.000	209.150	84.168	21.202.755
Compensação (Nota 28)	24.741.093	-	-	-	-	-	-	24.741.093
Reequilíbrio financeiro (Nota 28)	6.094.000	-	-	-	-	-	-	6.094.000
Transferências	(12.596.656)	16.146.152	3.723.376	(1.284.568)	-	-	(31.565)	5.956.739
Recebimentos	(18.238.437)	(9.773.352)	(2.408.800)	-	-	-	-	(30.420.589)
<b>Saldo final</b>	<b>-</b>	<b>20.313.733</b>	<b>-</b>	<b>4.998.512</b>	<b>2.000.000</b>	<b>209.150</b>	<b>52.603</b>	<b>27.573.997</b>

Em 31 de dezembro de 2019 e 2018, a rubrica de acréscimos de proveitos de juros, respeita à especialização de juros de mora a debitar à Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas no montante de 401.409 Euros (2018: 1.416.484 Euros), ainda não confirmados/ validados por esta Entidade (Nota 33 e 38).

Em 31 de dezembro de 2019, a rubrica de acréscimos de proveitos - outros, respeita à estimativa dos seguintes valores a receber, no âmbito do Contrato de Obrigações de Serviço Público, ainda não validados a esta data pela Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas (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 Região Autónoma dos Açores nos últimos dois trimestres de 2019, no montante de 12.860.766 Euros (Nota 38).

Em 31 de dezembro de 2018, encontravam-se registados os reequilíbrios financeiros dos anos de 2016, 2017 e 2018.

Em 31 de dezembro de 2019, encontram-se registados 541.569 Euros a receber da DRPFE relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais (982.790 Euros em 2018). 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 3.917.445 Euros (4.323.248 Euros em 2018). Ver Nota 23.

Em 31 de dezembro de 2019 e 2018, os serviços de construção e melhoramentos dos aeródromos regionais, com base nos valores previstos no protocolo celebrado entre a Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas e a Empresa, e os respetivos valores incorridos, recebidos e por receber/pagar, incluindo a receber da DRPEE, detalham-se como segue:

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)	-
	<b>66.975.688</b>	<b>50.535.321</b>	<b>(53.582.319)</b>	<b>(328.878)</b>	<b>(3.375.876)</b>

Ilha	2018				
	Total Previsto por protocolo	Total Executado	Total Recebido	Ajustamentos	A pagar
Pico	9.886.113	9.058.357	(9.635.869)	-	(577.511)
S. Jorge	29.953.544	29.000.057	(29.734.296)	-	(734.239)
Flores	886.877	674.973	(806.917)	-	(131.944)
Corvo	7.735.715	4.518.315	(4.954.425)	-	(436.110)
Graciosa	9.557.716	3.878.687	(5.339.340)	-	(1.460.653)
Compensações adicionais	-	328.878	-	(328.878)	-
	<b>58.019.964</b>	<b>47.459.267</b>	<b>(50.470.847)</b>	<b>(328.878)</b>	<b>(3.340.458)</b>

Os outros acréscimos de proveitos resultam, maioritariamente, da recuperação a locadoras de gastos incorridos com a manutenção de aeronaves no montante de 4.750.119 Euros (2018: 1.419 milhares de Euros).

O saldo a receber de depósitos de garantia em 31 de dezembro de 2019, no montante de 4.261.073 Euros (2018: 6.762.564 Euros) compreendem os depósitos de caução entregues pelo Grupo como garantia dos contratos de locação de aeronaves.

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 pelo Grupo em anos anteriores na Europa, nomeadamente para Suécia, Dinamarca e Inglaterra, para o qual foi reconhecida uma perda por imparidade total.

A variação verificada na rubrica de reservas de manutenção recuperáveis deve-se à adoção da IFRS 16 (Nota 2.3), uma vez que, até 31 de dezembro de 2018, estas reservas eram contabilizadas como gastos do exercício em que ocorriam.

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

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

#### Imparidade de outros devedores

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de outros devedores, nos exercícios de 2019 e 2018, é como segue:

	2019	2018
<b>A 1 de janeiro</b>	2.134.060	1.136.580
Aumentos / reduções	4.127.823	997.480
Utilizações	(997.143)	-
<b>A 31 de dezembro</b>	<b>5.264.740</b>	<b>2.134.060</b>

Os aumentos/reduções de imparidade de outros devedores estão reconhecidos na rubrica de imparidade de contas a receber (perdas/reversões) da demonstração dos 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.

A utilização de perdas por imparidade registada no exercício resulta do desreconhecimento de dívidas de outros devedores, sem recuperação do montante em dívida.

#### 14. Outros ativos correntes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2019 e 2018, a decomposição da rubrica de outros ativos correntes, é como se segue:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
<b>Gastos diferidos</b>		
Rendas	1.198.650	3.455.573
Seguros	208.875	13.111
Comissões	1.140.951	-
Depósitos de garantia - locações	1.002.603	-
Outros	968.902	553.543
<b>Estado e Outros Entes Públicos</b>		
Imposto sobre o valor acrescentado	606.023	701.665
	<u>5.126.004</u>	<u>4.723.892</u>
<b>Outros ativos correntes</b>		

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 2019.

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 2019 e 2018, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Caixa	427.477	293.428
Depósitos bancários	6.310.857	5.435.003
<b>Caixa e equivalentes de caixa</b>	<u>6.738.334</u>	<u>5.728.431</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 2019 e 2018 é como segue:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Caixa	427.477	293.428
Descobertos bancários (Nota 19)	-	(2.004.155)
Depósitos bancários	<u>6.310.857</u>	<u>5.435.003</u>
<b>Caixa e seus equivalentes</b>	<b><u>6.738.334</u></b>	<b><u>3.724.276</u></b>

## 16. Capital

Por deliberação em Assembleia Geral de acionistas, na sequência da 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, foi deliberado um aumento de capital social em dinheiro, no montante total de 44.983.945 Euros. Do aumento de capital deliberado, foram já realizados 18.498.092 Euros, diferindo-se a realização do valor remanescente de acordo com o disposto nos artigos 277º n.º 2 e 285º n.º 1, ambos do Código das Sociedades Comerciais, no montante total de 26.485.853 Euros, o qual será realizado em 2020, conforme divulgado na Nota 13.

O montante subscrito e não realizado no montante de 26.485.853 Euros, encontra-se registado como um valor a receber (Nota 13).

Em 31 de dezembro de 2019, o capital social do Grupo é representado por 13.078.047 ações com o valor nominal de 5 euros cada, totalmente detido pela Região Autónoma dos Açores.

## 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 da Empresa, mas pode ser incorporada no capital ou utilizada para absorver prejuízos, depois de esgotadas as outras reservas.

A 31 de dezembro de 2019 e 2018 a reserva legal não se encontra totalmente constituída de acordo com a legislação comercial em vigor, totalizando 1.396.612 Euros.

### 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 2019 e 2018 realizaram-se os seguintes movimentos nas rubricas de provisões:

	<b>Processos judiciais</b>	<b>Outros riscos e encargos</b>	<b>Custos de redelivery</b>	<b>Contrato Oneroso</b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2019</b>	599.754	81.093	-	13.000.000	13.680.847
Adoção IFRS 16 (Nota 2.3)	-	-	8.534.899	-	8.534.899
Dotação / Redução	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
<b>A 31 de dezembro de 2019</b>	<b>7.453.203</b>	<b>853.174</b>	<b>9.451.348</b>	<b>20.395.440</b>	<b>38.153.165</b>

	<b>Processos judiciais</b>	<b>Outros riscos e encargos</b>	<b>Contrato Oneroso</b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2018</b>	246.500	81.093	-	327.593
Dotação	353.254	-	13.000.000	13.353.254
Utilização	-	-	-	-
<b>A 31 de dezembro de 2018</b>	<b>599.754</b>	<b>81.093</b>	<b>13.000.000</b>	<b>13.680.847</b>

### 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 o Grupo. Em 2019, o Grupo registou uma provisão de 6.750 milhares de Euros relativa a um processo conjunto de irregularidades de passageiros a decorrer no Canadá (*Canadian Class Action*).

### Outros riscos e encargos

Em 2019, o Grupo registou uma provisão de 781 milhares de Euros relativa a valores a pagar a passageiros por atrasos e cancelamentos de voos ocorridos durante o ano.

### 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 (Nota 40).

### Custo de *redelivery*

Conforme mencionado na Nota 2.3, 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 dos resultados consolidados, pela sua totalidade.

### 19. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais

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	2019			2018		
		Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
<b>Empréstimos bancários :</b>							
Cessão Créditos	BCP	7.622.498	2.750.000	10.372.498	700.000	10.372.498	11.072.498
Cessão Créditos	BCP	1.239.226	2.355.774	3.595.000	1.198.333	3.595.000	4.793.333
Confirming	BCP	329.878	-	329.878	115.180	-	115.180
Conta corrente caucionada	BCP	3.000.000	-	3.000.000	3.000.000	-	3.000.000
Conta corrente caucionada	BCP	4.252.025	-	4.252.025	3.646.667	-	3.646.667
Outros	BCP	420.000	-	420.000	840.000	420.000	1.260.000
Cessão Créditos	BIC	4.726.244	-	4.726.244	4.619.000	2.352.244	6.971.244
Cessão Créditos	BIC	101.000	6.869.000	6.970.000	-	6.970.000	6.970.000
Cessão Créditos	BPI	2.340.321	7.020.963	9.361.284	2.340.321	9.361.284	11.701.605
Cessão Créditos	BPI	13.500.000	-	13.500.000	-	-	-
Cessão Créditos	BPI	1.583.551	4.750.653	6.334.204	-	-	-
Cessão Créditos	CGD	1.100.000	4.050.000	5.150.000	750.000	5.150.000	5.900.000
Cessão Créditos	CGD	2.399.059	4.702.823	7.101.882	2.399.059	7.101.882	9.500.941
Empréstimo Obrigacionista	DBI	-	65.000.000	65.000.000	-	65.000.000	65.000.000
Cessão Créditos	MONTEPIO	-	4.358.109	4.358.109	-	6.358.109	6.358.109
Empréstimos bancários	MONTEPIO	1.000.000	2.500.000	3.500.000	1.000.000	3.500.000	4.500.000
Conta corrente caucionada	NBA	-	-	-	3.000.000	-	3.000.000
Conta corrente caucionada	NBA	6.000.000	-	6.000.000	-	-	-
Outros	CCA	1.071.786	1.979.494	3.051.280	1.024.284	3.056.726	4.081.010
Conta corrente caucionada	CCA	400.000	-	400.000	2.000.000	-	2.000.000
Conta corrente caucionada	CCA	24.000.000	-	24.000.000	-	-	-
Cessão Créditos	CEMAH	-	-	-	1.000.000	-	1.000.000
Outros	CEMAH	459.116	981.194	1.440.310	859.975	1.440.025	2.300.000
Outros	CEMAH	1.825.000	-	1.825.000	-	-	-
Conta corrente caucionada	Santander	900.000	-	900.000	2.700.000	-	2.700.000
Cessão Créditos	Santander	6.350.000	-	6.350.000	6.350.000	-	6.350.000
Cessão Créditos	Santander	27.000.000	-	27.000.000	-	-	-
Cessão Créditos	Santander	-	-	-	5.200.000	-	5.200.000
Descobertos bancários (Nota 15)		-	-	-	2.004.155	-	2.004.155
		<b>111.619.705</b>	<b>107.318.010</b>	<b>218.937.715</b>	<b>44.746.974</b>	<b>124.677.768</b>	<b>169.424.742</b>
Custos iniciais com financiamentos obtidos		(858.678)	(4.057.519)	(4.916.197)	(562.209)	(4.688.239)	(5.250.448)
Acréscimo de juros		634.716	-	634.716	538.065	-	538.065
		<b>111.395.743</b>	<b>103.260.491</b>	<b>214.656.234</b>	<b>44.722.830</b>	<b>119.989.529</b>	<b>164.712.359</b>

No final do exercício de 2019, as linhas de crédito contratadas pelo Grupo estavam utilizadas na sua totalidade.

Os empréstimos bancários obtidos junto do BCP no montante de 13.967.498 Euros, BIC no montante de 11.696.244 Euros, CGD no montante de 12.251.882 Euros, BPI no montante de 29.195.488 Euros, Montepio no montante de 4.358.109 Euros e Santander no montante de 33.350.000 Euros, têm como garantia real atribuída as receitas passadas e/ou futuras associadas aos contratos de obrigações de serviço público celebrados com a Região Autónoma dos Açores, assim como os aumentos de capital deliberados a realizar.

De salientar que a totalidade dos empréstimos obtidos foi negociada com taxas de juro variáveis com exceção, do empréstimo obrigacionista com o DBI no montante de 65.000.000 Euros, da conta corrente caucionada com o NBA montante de 6.000.000 Euros, das contas correntes caucionadas com o CCA no montante de 24.400.000, da cessão de créditos com o BPI no montante de 6.334.204 Euros, da cessão de créditos com o Santander no montante de 6.350.000 euros e do crédito obtido junto da CEMAH no montante de 1.825.000 Euros.

De salientar ainda que a totalidade dos empréstimos obtidos foi negociada em Euros.

Em 5 de dezembro de 2018 foi deliberado em Assembleia Geral, a emissão pela Empresa de um empréstimo obrigacionista, a 10 anos, sujeito a uma taxa de juro fixa de 2,965%, no montante de 65 milhões de Euros. O referido empréstimo tem como garantia real o aval prestado pelo Governo da Região Autónoma dos Açores.

Os custos iniciais com financiamentos obtidos correspondem a comissões de abertura de novos financiamentos que são diferidas ao longo do período dos respetivos contratos.

Na emissão do empréstimo obrigacionista em 2018, a diferença entre o preço de subscrição e o valor nominal das obrigações deu origem a um prémio de emissão para os subscritores das obrigações no valor de 5.000.000 Euros. A comissão de montagem ascendeu a 450 milhares de Euros e a taxa de juro associada é de 2,72%.

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

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Até 1 anos	111.619.705	44.746.974
Entre 2 e 5 anos	42.318.010	59.677.768
Superior a 5 anos	<u>65.000.000</u>	<u>65.000.000</u>
	<b><u>218.937.715</u></b>	<b><u>169.424.742</u></b>

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 2019 e 2018 o Grupo tinha assumido compromissos decorrentes de contratos de locação.

O resumo dos passivos com obrigações contratuais negociados pelo Grupo detalha-se como se segue:

Tipo	2019			2018		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Locações	28.715.479	71.415.194	100.130.673	8.066.689	41.776.116	49.842.805
Custos iniciais com locações	(55.242)	(198.807)	(254.049)	(63.618)	(263.406)	(327.024)
Acréscimo de juros	(71.362)	-	(71.362)	(81.319)	-	(81.319)
	<b><u>28.588.875</u></b>	<b><u>71.216.387</u></b>	<b><u>99.805.262</u></b>	<b><u>7.921.752</u></b>	<b><u>41.512.710</u></b>	<b><u>49.434.462</u></b>

Os saldos referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2018 dizem respeito a locações financeiras nos termos da IAS 17.



	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Locações - pagamentos mínimos da locação		
Até 1 ano	30.834.338	9.697.776
Entre 1 e 5 anos	63.064.386	27.349.253
Mais de 5 anos	23.598.312	21.293.718
	<b>117.497.035</b>	<b>58.340.747</b>
Custos financeiros futuros das locações	(17.366.362)	(8.497.942)
<b>Valor atual do passivo das locações</b>	<b>100.130.673</b>	<b>49.842.805</b>

O valor atual do passivo das locações é como segue:

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Até 1 ano	28.715.479	8.066.689
Entre 1 e 5 anos	47.518.837	22.493.328
Mais de 5 anos	23.896.357	19.282.788
	<b>100.130.673</b>	<b>49.842.805</b>

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

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
<b>Saldo em 1 de janeiro</b>	<b>214.146.821</b>	<b>167.541.650</b>
Variação dos descobertos bancários	(2.004.155)	16.297
Recebimentos de empréstimos obtidos	128.231.380	150.622.374
Pagamentos de empréstimos bancários	(76.380.000)	(91.516.686)
Adoção IFRS 16 (Nota 2.3)	44.081.661	-
Aumentos de locações	35.959.936	-
Pagamentos de locações	(30.344.010)	(7.607.082)
Atualização cambial	581.650	-
Outros (custos iniciais e juros)	188.213	(4.909.732)
<b>Saldo em 31 de dezembro</b>	<b>314.461.496</b>	<b>214.146.821</b>

## 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 SATA Air Açores que se encontravam ao serviço até 31 de dezembro de 2003. Para os pilotos da SATA Air Açores e da subsidiária SATA Internacional, admitidos após essa data, 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 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, tenham adquirido 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>2019</u>	<u>2018</u>
Taxa anual de desconto	1,00%	1,65%
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

O montante da obrigação reconhecida na demonstração da posição financeira consolidada é determinado como segue:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Valor presente das obrigações	30.335.005	28.766.183
Justo valor dos ativos do plano	<u>(23.516.825)</u>	<u>(21.789.279)</u>
<b>Obrigação na demonstração da posição financeira consolidada</b>	<b><u>6.818.180</u></b>	<b><u>6.976.904</u></b>

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

	<b>Responsabilidades do plano</b>	<b>Ativos do plano</b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2018</b>	<b>30.014.805</b>	<b>(23.216.429)</b>	<b>6.798.376</b>
<u>Gastos do exercício (Nota 30)</u>			
Custo serviços correntes	61.465	-	61.465
Juro líquido	495.244	(370.912)	124.332
<b>Sub-total</b>	<b>556.709</b>	<b>(370.912)</b>	<b>185.797</b>
<u>Remensurações</u>			
Retorno dos ativos do plano (exclui quota-parte juro líquido)	-	1.785.073	1.785.073
Variação pressupostos demográficos	-	-	-
Variação pressupostos financeiros	-	-	-
Ajuste de experiência	124.573	-	124.573
<b>Sub-total</b>	<b>124.573</b>	<b>1.785.073</b>	<b>1.909.646</b>
Contribuições	-	(1.449.536)	(1.449.536)
Benefícios pagos pelo Fundo	(1.462.525)	1.462.525	-
Benefícios pagos pela Empresa	(467.379)	-	(467.379)
<b>A 31 de dezembro de 2018</b>	<b>28.766.183</b>	<b>(21.789.279)</b>	<b>6.976.904</b>
<u>Gastos do exercício (Nota 30)</u>			
Custo serviços correntes	77.676	-	77.676
Juro líquido	474.642	(167.889)	306.753
<b>Sub-total</b>	<b>552.318</b>	<b>(167.889)</b>	<b>384.429</b>
<u>Remensurações</u>			
Retorno dos ativos do plano (exclui quota-parte juro líquido)	-	(1.572.725)	(1.572.725)
Variação pressupostos demográficos	-	-	-
Variação pressupostos financeiros	1.914.960	-	1.914.960
Ajuste de experiência	1.039.014	-	1.039.014
<b>Sub-total</b>	<b>2.953.974</b>	<b>(1.572.725)</b>	<b>1.381.250</b>
Contribuições	-	(1.451.625)	(1.451.625)
Benefícios pagos pelo Fundo	(1.451.625)	1.464.692	13.067
Benefícios pela Empresa	(485.844)	-	(485.844)
<b>A 31 de dezembro de 2019</b>	<b>30.335.006</b>	<b>(23.516.825)</b>	<b>6.818.180</b>

A remensuração negativa dos ativos do plano, no montante de 1.572.725 Euros, resulta da diferença entre a rentabilidade estimada do Fundo de Pensões, no montante de 167.889 Euros, e a sua rentabilidade real, a qual resultou numa desvalorização efetiva de 1.740.614 Euros.

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:

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Obrigações	10.841.256	14.141.242
Imóveis	2.092.997	1.917.457
Ações	7.737.035	2.636.503
Depósitos	1.152.324	1.525.250
Outros	1.693.211	1.568.828
	<b>23.516.825</b>	<b>21.789.279</b>

A contribuição estimada para o Fundo de pensões, em 2020, ascenderá a 78 milhares de Euros.

## Análise de sensibilidade

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

	<b>Taxa</b>	<b>2019</b>
Diminuição de 0,25% na taxa de desconto	0,75%	31.134.620
Taxa de desconto anual das pensões	1,00%	30.335.006
Aumento de 0,25% na taxa de desconto	1,25%	29.569.682

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 2019, o valor das contribuições definidas efetuadas pelo Grupo para o plano de contribuição definida gerido pelo BPI Pensões e prémio de jubilação, ascendeu a 1.034.296 Euros (1.011.122 Euros em 2018).

## 21. Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2019 e 2018, os saldos de fornecedores apresentam-se como se segue:

<b>Descrição</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Fornecedores c/c	47.416.310	48.236.999
Faturas em receção e conferência	44.358	56.877
<b>Total fornecedores</b>	<b>47.460.667</b>	<b>48.293.876</b>

## 22. Documentos pendentes de voo

Em 31 de dezembro de 2019 e 2018 a responsabilidade do Grupo, referente a bilhetes emitidos e não utilizados ascendia a 21.829.429 Euros e 18.793.161 Euros, respetivamente.

## 23. Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2019 e 2018, o detalhe da rubrica de outras contas a pagar é como segue:

	2019			2018		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
<b>Outros credores</b>						
Governo Regional dos Açores (Nota 38)	-	-	-	5.000.000	-	5.000.000
Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas (Nota 13)	3.917.445	-	3.917.445	4.323.248	-	4.323.248
Taxas aeronáuticas	4.364.635	-	4.364.635	3.819.803	-	3.819.803
Credores diversos	2.168.903	-	2.168.903	2.027.180	-	2.027.180
Adiantamentos de clientes	43.134	-	43.134	41.480	-	41.480
<b>Acréscimos de gastos</b>						
Remunerações a liquidar	8.371.770	-	8.371.770	7.129.760	-	7.129.760
Manutenção da frota aérea	-	-	-	741.842	1.000.000	1.741.842
Seguros	247.978	-	247.978	237.447	-	237.447
Outros acréscimos	5.654.218	-	5.654.218	4.023.780	-	4.023.780
<b>Outras contas a pagar</b>	<b>24.768.083</b>	<b>-</b>	<b>24.768.083</b>	<b>27.344.540</b>	<b>1.000.000</b>	<b>28.344.540</b>

A liquidação do empréstimo contraído junto do Governo Regional dos Açores no montante de 5 milhões de Euros ocorreu em janeiro de 2019.

A 31 de dezembro de 2019 e 31 de dezembro de 2018, 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 13).

A rubrica de taxas aeronáuticas refere-se, essencialmente, a valores a pagar a diversas entidades, relacionados com taxas cobradas aos clientes nos bilhetes emitidos.

A rubrica de remunerações a liquidar respeita maioritariamente a férias e subsídio de férias a pagar em 2020.

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

A redução dos acréscimos de gastos com manutenção de frota aérea resulta da adoção da IFRS 16 (Nota 2.3). Em 31 de dezembro de 2018, o saldo desta rubrica inclui a estimativa de encargos com a manutenção estrutural das aeronaves em regime de locação, atendendo à responsabilidade contratual existente com os locadores. Este montante foi apurado de acordo com as horas de voo realizadas por cada avião e tendo em conta um custo médio por hora de voo.

## 24. Outros passivos correntes

Em 31 de dezembro de 2019 e 2018, os saldos de outros passivos correntes apresentam-se como se segue:

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
<b>Estado e outros entes públicos</b>		
Imposto sobre o rendimento singular	2.370.748	1.042.986
Segurança social	4.688.159	1.268.942
Outros	771	1.032
<b>Rendimentos diferidos</b>		
SATA Imagine	2.759.194	2.887.836
Operações Charter	1.137.377	-
Outros rendimentos diferidos	57.028	199.225
<b>Outros passivos correntes</b>	<b>11.013.277</b>	<b>5.400.021</b>

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

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 2019 e 2018:

	2019			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	
<b>Ativos</b>				
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
<b>Total Ativos financeiros</b>	<b>79.475.066</b>	<b>-</b>	<b>34.254.834</b>	<b>113.729.900</b>
<b>Passivos</b>				
Empréstimos obtidos não corrente	103.260.491	-	-	103.260.491
Outras contas a pagar não corrente	-	-	-	-
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
<b>Total passivos financeiros</b>	<b>386.690.246</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>386.690.246</b>

	2018			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	
<b>Ativos</b>				
Clientes e contas a receber não corrente	34.013.587	-	-	34.013.587
Caixa e seus equivalentes	5.728.431	-	-	5.728.431
Clientes e outras contas a receber	48.284.843	-	20.185.789	68.470.632
<b>Total Ativos financeiros</b>	<b>88.026.861</b>	<b>-</b>	<b>20.185.789</b>	<b>108.212.650</b>
<b>Passivos</b>				
Empréstimos obtidos não corrente	119.989.529	-	-	119.989.529
Outras contas a pagar não corrente	1.000.000	-	-	1.000.000
Empréstimos obtidos corrente	44.722.830	-	-	44.722.830
Passivos com obrigações contratuais não corrente	41.512.710	-	-	41.512.710
Passivos com obrigações contratuais corrente	7.921.752	-	-	7.921.752
Fornecedores e outras contas a pagar	75.638.416	-	-	75.638.416
<b>Total passivos financeiros</b>	<b>290.785.237</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>290.785.237</b>

## 26. Justo valor de ativos e passivos

A 31 de dezembro de 2019 e 2018, 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 dos resultados consolidados, é detalhado como segue:

	2019	2018
<b>Vendas de Produtos</b>		
Merchandising	36.216	76.757
<b>Sub-total</b>	<b>36.216</b>	<b>76.757</b>
<b>Prestação de Serviços</b>		
<b>Exploração aérea</b>		
Voos Regulares	176.639.811	166.540.890
Operações Charter	1.584.160	511.281
Assistência a aviões de terceiros	4.338.655	3.623.993
Serviços de gestão aeroportuária	1.554.615	3.613.168
Taxa de terminal	1.360.594	1.209.692
Taxas aeroportuárias	936.582	736.145
Comissões de tráfego	597.522	479.527
Promoção - América do Norte	439.175	258.303
Outros	1.938.155	1.514.873
<b>Sub-total</b>	<b>189.389.269</b>	<b>178.487.872</b>
<b>Vendas e prestações de serviços</b>	<b>189.425.485</b>	<b>178.564.629</b>

A variação registada no montante das prestações de serviços em 2019 decorre do efeito conjunto do aumento do número de passageiros e da tarifa média, quando comparado com o período homólogo.

## 28. Subsídios à exploração

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

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
<b>Subsídios à exploração:</b>		
Contrato obrigação serviço público (Nota 13)		
janeiro a setembro	19.507.968	18.238.437
outubro a dezembro	6.358.110	6.502.656
Reequilíbrio Financeiro (Nota 13)	16.942.150	6.094.000
Outros	51.348	335.945
	<u><b>42.859.576</b></u>	<u><b>31.171.038</b></u>

## 29. Fornecimentos e serviços externos

O detalhe dos custos com fornecimentos e serviços externos incorridos nos exercícios de 2019 e 2018 é como segue:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Combustíveis e lubrificantes	42.133.682	46.479.714
Manutenção	18.373.906	11.040.237
Fretamentos	18.092.577	16.978.432
Handling	10.387.792	10.691.941
Comissões	7.488.329	8.625.222
Taxas aeroportuárias	6.660.072	7.942.414
Aluguer de motores	5.357.939	3.689.106
Catering	5.117.443	5.217.009
Comunicação	4.716.860	4.174.378
Outras Taxas	3.712.587	3.771.493
Serviços relativos a tráfego	3.512.752	3.815.072
Rendas e Alugueres	3.419.176	23.813.318
Vigilância e segurança	1.690.421	972.235
Taxas relativas a voo	1.599.996	1.494.481
Limpeza e higiene	935.744	856.102
Conservação e reparação	565.836	1.008.535
Promoção - América do Norte	437.086	730.187
Deslocações e estadas	270.131	237.706
Reservas de manutenção por horas de voo	-	14.115.235
Outros	13.301.154	11.532.904
<b>Fornecimentos e serviços externos</b>	<u><b>147.773.483</b></u>	<u><b>177.185.721</b></u>

A variação na rubrica de rendas e alugueres e reservas de manutenção por horas de voo está relacionada com a adoção da IFRS 16 (Nota 2.3).

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

A diminuição dos gastos relacionados com combustíveis deve-se ao efeito conjunto da diminuição das quantidades consumidas, decorrente da introdução dos NEO, parcialmente compensada, pelo aumento do preço médio do *jetfuel*.



### 30. Gastos com o pessoal

Os gastos com pessoal, incorridos durante o exercício de 2019 e 2018, foram como segue:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
<u>Remunerações</u>		
Orgãos sociais	238.063	221.337
Pessoal	<u>53.526.385</u>	<u>49.216.896</u>
	<b>53.764.448</b>	<b>49.438.233</b>
<u>Benefícios pós-emprego (Nota 20):</u>		
Plano de benefício definido	384.429	185.797
Plano de contribuição definida	938.633	921.738
Prémio de jubilação	<u>95.663</u>	<u>89.384</u>
	<b>1.418.725</b>	<b>1.196.919</b>
<u>Encargos sociais</u>		
Encargos sobre remunerações	11.557.138	10.574.900
Custos de acção social	68.809	74.756
Outros	<u>4.247.619</u>	<u>3.558.158</u>
	<b>15.873.566</b>	<b>14.207.814</b>
<b>Custos com o pessoal</b>	<b><u>71.056.740</u></b>	<b><u>64.842.966</u></b>

A variação verificada nos gastos com o pessoal deve-se ao efeito conjunto do aumento salarial registado no exercício findo em 31 de dezembro de 2019 e do aumento do número médio de trabalhadores.

O número médio de empregados do Grupo encontra-se detalhado no Relatório Consolidado de Gestão.

### 31. Outros rendimentos e ganhos

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

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Diferenças de câmbio favoráveis	-	620.605
Mais-valia da alienação de ativos não correntes detidos para venda (Nota 39)	-	115.459
Rendimentos suplementares	45.619	34.866
Ganhos em inventários	19.407	27.545
Outros	<u>273.708</u>	<u>568.261</u>
	<b>338.734</b>	<b>1.366.736</b>

### 32. Outros gastos e perdas

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

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Comissões	2.516.427	2.378.742
Impostos	413.050	607.345
Diferenças cambiais desfavoráveis	100.588	-
Perdas em inventários	2.991	36.985
Juros de Mora	-	1.100.366
Outros	155.705	278.558
	<u><b>3.188.761</b></u>	<u><b>4.401.996</b></u>

### 33. Gastos e rendimentos financeiros

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

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
<b>Gastos financeiros</b>		
Juros de empréstimos obtidos	6.015.422	4.751.585
Juros de passivos com obrigações contratuais	5.293.673	1.733.424
Comissões, taxas e outros	2.297.802	2.243.895
Desconto financeiro	1.350.737	-
Juros de Mora	976.247	-
	<u><b>15.933.881</b></u>	<u><b>8.728.904</b></u>
<b>Rendimentos financeiros</b>		
Juros obtidos (Nota 38)	4.291.507	1.444.585
Outros	26.563	173
	<u><b>4.318.070</b></u>	<u><b>1.444.758</b></u>

Os juros obtidos decorrem maioritariamente do débito de juros de mora à Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas no ano de 2019 no montante de 4.291.476 Euros (1.416.484 Euros em 2018), dos quais 401.409 Euros carecem de validação por parte da Secretaria (Nota 13). Importa ainda referir que do montante total, 3.482.719 Euros dizem respeito aos anos de 2010 a 2014, conforme definido no Contrato das Obrigações de Serviço Público e validado pela Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas.

### 34. Imposto do exercício

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

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Imposto s/ rendimento corrente (Nota 12)	(307.144)	(706.756)
Excesso/insuficiência estimativa imposto	17.212	33.669
Imposto s/ rendimento diferido (Nota 9)	807.099	4.500.000
<b>Imposto sobre o rendimento</b>	<u><b>517.167</b></u>	<u><b>3.826.913</b></u>

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

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Resultado antes de Imposto	(53.948.741)	(67.620.896)
Taxa de Imposto	16,8%	16,8%
	<u><b>(9.063.388)</b></u>	<u><b>(11.360.311)</b></u>
Prejuízos fiscais dedutíveis s/ Imposto diferido	7.592.235	9.709.607
Diferenças temporárias sem imposto diferido	615.966	2.049.999
Benefícios Fiscais	(103.789)	-
Tributação autónoma	207.888	400.675
Diferenças permanentes	251.771	56.101
Excesso/insuficiência estimativa anos anteriores	(17.212)	(33.669)
Dedução de prejuízos fiscais s/ Imposto diferido	-	(239.983)
Imposto diferido sobre prejuízos fiscais de anos anteriores	(638)	(4.500.000)
Outros ajustamentos	-	90.668
	<u><b>(517.167)</b></u>	<u><b>(3.826.913)</b></u>
<b>Imposto s/ rendimento</b>		
<b>Taxa efetiva de imposto</b>	<b>1,0%</b>	<b>5,7%</b>

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

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Taxa de imposto	16,80%	16,80%
Derrama	0,00%	0,00%
	<u><b>16,80%</b></u>	<u><b>16,80%</b></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 2020 e 2021, ascendem a aproximadamente 52.450 milhares de Euros em 31 de dezembro de 2019.

## 36. Contingências

### Garantias bancárias

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

Beneficiário	Início	2019			2018		
		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	6.750.000	EUR	6.750.000	6.750.000	EUR	6.750.000
Estado Português	25-03-2018	1.138.038	EUR	1.138.038	1.138.038	EUR	1.138.038
Estado Português	27-03-2016	-	EUR	-	1.053.192	EUR	1.053.192
Estado Português	29-03-2015	-	EUR	-	951.581	EUR	951.581
Secretaria Regional Economia	30-06-2005	696.537	EUR	696.537	696.537	EUR	696.537
Estado Português	19-12-2014	-	EUR	-	652.733	EUR	652.733
ARC- Airlines Reporting Corporation	10-04-2018	463.000	USD	412.163	463.000	USD	404.384
Estado Português	01-01-2011	297.629	EUR	297.629	297.629	EUR	297.629
Massachussets Port Authority	06-12-2010	241.910	USD	215.348	241.910	USD	211.284
The Greather Toronto Airport Auth.	31-12-2009	176.866	CAD	121.153	176.866	CAD	113.336
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
Servisair	24-12-2008	90.000	CAD	61.650	90.000	CAD	57.672
Shell Aviation Espana, S.L.U.	30-04-2013	80.000	USD	71.216	80.000	USD	69.872
Port of Oakland	15-12-2010	60.000	USD	53.412	60.000	USD	52.404
SPLITBURGO - Entrepoto	25-05-2018	25.912	EUR	25.912	25.912	EUR	25.912
Direcção Geral das Alfândegas	28-04-2016	25.000	EUR	25.000	25.000	EUR	25.000
ANA - Aeroportos de Portugal SA	28-08-2017	-	EUR	-	22.000	EUR	22.000
Entrepoto Gestão Imobiliária	11-08-2014	-	EUR	-	25.912	EUR	25.912
ANA Aeroportos, S.A.	26-06-2008	12.000	EUR	12.000	12.000	EUR	12.000
ANA Aeroportos, S.A.	26-06-2008	-	EUR	-	5.690	EUR	5.690
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
				<b>17.332.462</b>			<b>20.017.580</b>

A garantia prestada ao BEI resulta do contrato de locação para a aquisição dos quatro aviões Bombardier Q 400.

A garantia prestada à Região Autónoma dos Açores resulta do contrato de concessão de atividade de transporte aéreo regular no Arquipélago dos Açores.

As garantias prestadas ao Estado Português foram prestadas ao abrigo do contrato de exploração das rotas de serviço público entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores.

A garantia prestada à Secretaria Regional da Economia foi efetuada ao abrigo do contrato de concessão da subsidiária SATA Gestão de Aeródromos.

### Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2019 e 2018, 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 2019 e 2018 são as seguintes:

Designação	Atividade	Sede	31 de dezembro de 2019					
			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	2.850.428	293.930.151	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%

Designação	Atividade	Sede	31 de dezembro de 2018					
			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	2.251.973	256.354.954	254.102.981	37.908.108	(2.579.454)	n.a.
Sata Internacional	Transporte aéreo regular	Ponta Delgada	(128.348.525)	35.477.275	163.825.800	147.773.575	(63.423.914)	100%
Sata Gestão Aeródromos	Gestão de infra-estruturas aeroportuárias	Ponta Delgada	2.530.848	13.247.471	10.716.623	5.075.961	1.858.158	100%
Azores Airlines Vacations América	Atividades relacionadas com viagens e turismo	EUA	1.394.691	1.742.122	347.431	1.021.815	263.739	100%
Azores Airlines Vacations Canada	Atividades relacionadas com viagens e turismo	Canadá	1.381.746	1.698.299	316.553	726.375	87.488	100%

### 38. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2019 e 2018, o Grupo SATA é detido em 100% pela SATA – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. O último acionista do Grupo SATA é a Região Autónoma dos Açores.

#### Remuneração do Conselho de Administração

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2019, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração do Grupo ascenderam a 221.263 Euros (2018: 196.769 Euros).

#### Remuneração do Conselho Fiscal

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2019, as remunerações auferidas pelo Conselho Fiscal da SATA Air Açores ascenderam a 11.200 Euros e as remunerações auferidas pelo Conselho Fiscal da SATA Internacional ascenderam a 16.800 Euros.

#### Honorários do Revisor Oficial de Contas

Em 2019, os honorários relativos à revisão legal de contas anuais de todas as empresas que integram o Grupo SATA, ascenderam a 41.588 Euros (2018: 41.588 Euros).

#### Saldos e transações entre partes relacionadas

Os saldos e transações, com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2019 e 2018, são como segue:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
<b>Outras contas a receber (Nota 13)</b>		
SATA SGPS - aumento de capital	-	34.006.514
Governo Regional dos Açores	51.160.349	27.949.831
DRPFE	541.569	982.790
	<b><u>51.701.918</u></b>	<b><u>62.939.135</u></b>
<b>Acréscimo de proveitos (Nota 13)</b>		
Governo Regional dos Açores	28.415.738	18.359.713
	<b><u>28.415.738</u></b>	<b><u>18.359.713</u></b>
<b>Outras contas a pagar (Nota 23)</b>		
Governo Regional dos Açores	-	5.000.000
Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas	3.917.445	4.323.248
	<b><u>3.917.445</u></b>	<b><u>9.323.248</u></b>

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
<b>Serviços prestados e subsídios à exploração (Notas 27 e 28)</b>		
Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas	1.554.615	3.613.168
Governo Regional dos Açores	42.808.228	30.835.093
	<b><u>44.362.843</u></b>	<b><u>34.448.261</u></b>
 <b>Rendimentos financeiros (Nota 33)</b>		
Governo Regional dos Açores	4.291.476	1.416.484
	<b><u>4.291.476</u></b>	<b><u>1.416.484</u></b>

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. Ativos não correntes detidos para venda

Na sequência da antiguidade da frota A310 e necessidade de renovação da mesma, o Grupo procedeu à alienação em outubro de 2018, das 3 aeronaves A310 e parte das respetivas peças sobressalentes, as quais se encontravam registadas como ativos não correntes detidos para venda em 31 de dezembro de 2017.

Importa ainda salientar que, no que diz respeito às peças sobressalentes remanescentes, não alienadas, as mesmas foram novamente reclassificadas para ativos fixos tangíveis.

No decorrer dos exercícios de 2019 e 2018, realizaram-se as seguintes movimentações na rubrica de ativos não correntes detidos para venda:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
<b>A 1 de janeiro</b>	-	2.575.697
Alienação	-	(2.048.924)
Custo de aquisição (Nota 6)	-	(1.557.508)
Imparidade acumulada	-	-
Depreciações acumuladas (Nota 6)	-	915.276
Mais-valia (Nota 31)	-	115.459
<b>A 31 de dezembro</b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>-</u></b>

### 40. Eventos subsequentes

Em 10 de março de 2020 foi celebrado um *Termination Lease Agreement* relativo ao contrato de locação da aeronave A330, o qual estipulou um *termination fee* no montante total de 23 milhões de dólares, que será liquidado até março de 2023.

No atual contexto de emergência de saúde pública, em que a Organização Mundial da Saúde declarou a pandemia de coronavírus (Covid-19), tem-se vindo a registar, a nível nacional e internacional, um crescente número de casos de infeção das populações em resultado desta pandemia Covid-19. Para fazer face a esta calamidade mundial, diversos governos, autoridades e agentes económicos implementaram um conjunto de iniciativas com impacto na mobilidade das populações e na economia global.

Por forma a mitigar os efeitos na Região Autónoma dos Açores, o Governo Regional aprovou a Resolução do Conselho do Governo n.º 76/2020 de 25 de março de 2020, que veio suspender todas as ligações da Azores Airlines 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.

Nos últimos meses, a SATA Air Açores reduziu a sua atividade, mantendo apenas uma ligação diária, circular, entre as ilhas do Arquipélago dos Açores, em detrimento dos 40 voos diários habitualmente operados.

Por sua vez, a SATA Internacional apesar de ter efetuado alguns voos de repatriamento, reduziu a sua atividade, mantendo voos cargueiros, apenas, entre Lisboa e Ponta Delgada, sem passageiros a bordo. Foram canceladas todas as ligações aéreas nos meses de abril e regista-se até julho 2020, uma forte quebra na procura.

Apesar da reduzida atividade, deve ser mantida uma estrutura operacional mínima na SATA Internacional, por forma a garantir a mobilidade inter-ilhas e o transporte de bens essenciais para a Região Autónoma.

Os efeitos da disseminação do vírus estão, ainda, a ser analisados pelas autoridades competentes, tendo sido anunciado pela IATA, que devido à gravidade das restrições de viagem e à esperada recessão global, se estima que as receitas dos passageiros da indústria na Europa possam cair 252 mil milhões de dólares ou 44% abaixo do valor de 2019. Estamos perante a mais grave crise de sempre, para indústria da aviação, sendo expectável impactos muito relevantes no transporte aéreo em todo o mundo.

Face à natureza das medidas já implementadas e eventuais futuras iniciativas, prevê-se que o setor do Turismo seja um dos mais afetados a nível mundial. Neste contexto, é possível observar-se uma queda na procura de serviços de transporte aéreo a nível mundial, estando a Administração da SATA a acompanhar a situação com base na informação disponível e nas expectativas atuais quanto à evolução da disseminação do vírus.

Há que pensar no relançamento da economia. O sector do turismo não é apenas prioritário para a manutenção da capacidade instalada e dos postos de trabalho durante a crise. Tendo este sector um peso significativo no PIB nacional deverão ser garantidas as condições essenciais para o seu funcionamento pleno em agosto e setembro, minimizando assim o valor negativo previsível para o crescimento do PIB português em 2020.

Uma coisa é certa, os restantes meses do ano 2020 continuarão a ser afetados pela evolução e ritmo da propagação do vírus Covid-19, especialmente se houver uma segunda vaga. Ninguém sabe o rumo que esta pandemia irá tomar. Eventualmente, vamos assistir a uma recuperação no segundo semestre do ano. Uma vez que estamos a lidar com elevados índices de incerteza, há a necessidade imperiosa de nos adaptarmos continuamente face às informações oficiais que nos chegam sobre este tema. É, assim, essencial, para a SATA, ajustar rapidamente a sua estratégia à realidade. Assim, foram tomadas um conjunto de iniciativas, que listamos abaixo.

Perante este cenário acima descrito, a SATA tem levado a cabo inúmeras iniciativas para controlar e reduzir custos e ter capacidade de tesouraria, a saber:

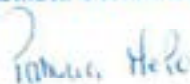
- i. Suspensão ou adiamento de investimentos não críticos;
- ii. Renegociação de contratos e prazos de pagamento com fornecedores;
- iii. Corte de despesas acessórias;
- iv. Suspensão de todo o trabalho extraordinário, salvo casos excecionais;
- v. Obrigatoriedade do gozo de folgas acumuladas e férias de períodos passados, durante os meses de abril, maio e junho;
- vi. Suspensão de todos os processos de recrutamento e seleção em curso ou previstos realizar, exceto os absolutamente indispensáveis para a continuidade da operação;
- vii. Suspensão de todos os processos de mobilidade interna em curso ou previstos realizar, exceto os absolutamente indispensáveis para a continuidade da operação;
- viii. Suspensão de todos os processos e ações de formação, internos e externos, exceto os absolutamente indispensáveis para a continuidade da operação e obrigatórios por lei; e
- ix. Medidas de apoio implementadas no âmbito do Covid19, pelo Governo Português, e às quais a Sata se candidatou, nomeadamente diferimento do pagamento de impostos, Lay-Off simplificado



e medidas extraordinárias de apoio à manutenção de contratos de trabalho, aderindo também à medida extraordinária de proteção de clientes bancários através de moratórias no pagamento de empréstimos bancários.


Considerando a situação financeira do Grupo SATA, o seu extraordinário agravamento em virtude do surto de COVID-19, assim como a importância do Grupo SATA para a economia da Região Autónoma dos Açores enquanto prestador de serviços de interesse económico geral de transporte aéreo nas ligações inter-ilhas e com o exterior, a SATA solicitou ao Governo Regional dos Açores, a concessão de um auxílio urgente no montante de 163 milhões de Euros, destinado a prover as necessidades de liquidez do Grupo SATA até ao final do corrente ano de 2020 e implementação de um plano de reestruturação adequado à viabilização das empresas a longo termo.

**Contabilista Certificada**



Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

**CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**



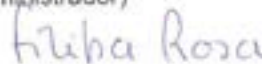
Luís Manuel da Silva Rodrigues  
(Presidente)



Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves  
(Administradora)



Mário Rogério Carvalho Chaves  
(Administrador)



Filipa Carmen Henriques de Gouveia Rato Rosa  
(Administradora)

## RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL (Contas Consolidadas 2019)



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 2019.

### 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 2019 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 o Conselho de Administração entenda que essa continuidade se encontra dependente do apoio financeiro do acionista, da rentabilidade futura

das operações, da renovação da concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil (findo em junho de 2020), 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 2020), do recebimento da dívida das entidades estatais, da realização dos seus ativos e da reestruturação financeira dos passivos remunerados.

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 um processo de reestruturação operacional e financeira.

No âmbito das nossas competências, examinámos a demonstração da posição financeira consolidada em 31 de dezembro de 2019, 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 2019, 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 2019.

Ponta Delgada, 27 de julho de 2020

O Conselho Fiscal

  
Manuel Luís Fernandes Branco – Presidente

  
Carlos Eduardo Ferreira Oliveira - Vogal

  
Sofia Teves Mendonça – Vogal

**Sócios**

Duarte Félix Favares 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**

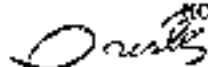
**Opinião com reservas**

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 2019 (que evidencia um total de 234.482.246 euros e um total de capital próprio negativo de 230.287.601 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 53.431.574 euros), a demonstração consolidada dos resultados, a demonstração consolidada do rendimento integral, a demonstração consolidada da alteração dos capitais próprios 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) e b) e possíveis efeitos alínea 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 2019 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 2019 e 2018 encontra-se registado um valor de 14.961 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais da **SATA Air Açores** e da subsidiária **SATA Internacional** respeitantes aos exercícios de 2014 a 2016, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos durante um período máximo de 12 anos. Tendo em consideração os resultados históricos das referidas Entidades e a incerteza atual decorrente dos fatores de risco operacional e financeiro associados às alterações da atividade do transporte aéreo e modelo de negócio e de refinanciamento do Grupo, concluímos que o respetivo ativo e os resultados acumulados se encontram sobreavaliados em 14.961 milhares de euros.



**Sócios**

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC n.º 520)  
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC n.º 1315)

- b) Com a adoção da IFRS 16 -- Locações, a partir de 1 de Janeiro de 2019, foram registados ativos por direito de uso decorrentes essencialmente de contratos de locação de aeronaves e reatores. Durante o exercício de 2019 foi registada uma perda parcial por imparidade para as aeronaves e reatores, conforme divulgado nas notas 2.3 e 6 do anexo contendo as notas explicativas, no montante total de 26.880 milhares de euros (19.184 milhares de euros, na data da adoção, na rubrica de resultados acumulados e 7.696 milhares de euros em resultados do exercício de 2019). No entanto, tendo por base os fluxos de caixa negativos históricos da atividade operacional do Grupo complementados com a incerteza atual decorrente dos fatores de risco operacional associados às alterações da atividade do transporte aéreo e modelo de negócio, concluímos que as perdas por imparidade deveriam ser registadas para a totalidade dos ativos por direito de uso registados pela adoção da IFRS 16, pelo que, em 31 de Dezembro de 2019, o respetivo ativo, os resultados acumulados e os resultados do exercício encontram-se sobreavaliados em 55.419 milhares de euros, 32.432 milhares de euros e 22.987 milhares de euros, respetivamente.
- c) Em 31 de Dezembro de 2019 encontram-se registados na rubrica de Outras contas a receber correntes, acréscimos de proveitos no valor de 15.154 milhares de euros com a Secretaria Regional dos Transportes e das Obras Públicas, decorrentes dos serviços prestados no âmbito do contrato de obrigação de serviço público referente ao transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores, no que diz respeito ao pedido de reequilíbrio financeiro do ano de 2019, o qual ainda se encontra, na presente data, sujeito a verificação e aprovação. Tendo em consideração que não obtivemos informação suficiente que nos permita aferir, com razoável grau de segurança, quanto à valorização do referido montante, não nos é possível concluir quanto ao respetivo impacto nas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de Dezembro de 2019.
- Adicionalmente, a Certificação Legal das Contas da SATA AIR AÇORES SOCIEDADE AÇORIANA DE TRANSPORTES AÉREOS, S.A. do exercício findo em 31 de Dezembro de 2017, emitido em 14 de Junho de 2018, inclui uma reserva por limitação de âmbito relacionada com os acréscimos de proveitos no valor de 20.080 milhares de euros com a Secretaria Regional dos Transportes e das Obras Públicas, decorrente dos serviços prestados no âmbito do contrato de obrigação de serviço público referente ao transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores. Assim, não nos foi possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre a especialização do exercício findo em 31 de Dezembro de 2017 e respetivo impacto nos resultados do exercício findo em 31 de Dezembro de 2018, apresentados para efeitos comparativos das presentes demonstrações financeiras consolidadas.



Sócios

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC n.º 520)

Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC n.º 1365)

A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (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**

As demonstrações financeiras do Grupo apresentam um capital próprio negativo no montante de 230.288 milhares de euros, incluindo um resultado líquido negativo de 53.432 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 131.732 milhares de euros. No entanto, conforme divulgado na nota 2.1 do anexo contendo as notas explicativas, as demonstrações financeiras consolidadas foram preparadas com base na continuidade das operações, a qual se encontra dependente do apoio financeiro do acionista, da renovação do atual contrato de concessão do serviço público aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores a findar em Setembro de 2020, da renovação do contrato de concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil que findou em Junho de 2020, da rentabilidade futura das operações do Grupo, do recebimento da dívida das entidades estatais e da reestruturação financeira dos seus passivos remunerados, tendo ainda em consideração os impactos do vírus COVID-19 no setor do transporte aéreo e a incerteza gerada pelo mesmo na atividade operacional presente e futura do Grupo, conforme divulgado na nota 40 do anexo contendo as notas explicativas. 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.

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:

- 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;

**Sócios**

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC n.º 520)

Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC n.º 1365)

- elaboração do relatório de gestão nos termos legais e regulamentares;
- criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorção material devido a fraude ou erro;
- adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- avaliação da capacidade 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:

- 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 contiuo, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;

Rua Dr. Cícero de Andrade, n.º 5 - 2.º Centro • 9500-037 Ponta Delgada

Apartado 120 • PC VASCO DA GAMA (PONTA DELGADA) • 9501-902 Ponta Delgada

Telefone - Fax n.º 296 628 240 • E-mail: [dufelag@gmail.com](mailto:dufelag@gmail.com)

NIPC e Matricula na Conservatória do Registo Comercial de Ponta Delgada sob o N.º 512 093 350

Inscrita na Lista de Sociedades de Revisores Oficiais de Contas sob o n.º 199 e na CMM sob o n.º 20261497

**Sócios**

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC n.º 520)  
Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC n.º 1368)

- 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;
- concluimos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade 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 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 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;
- comunicamos com os encarregados da governação, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificado durante a auditoria.



**Sócios**

Duarte Félix Tavares Giesta (ROCC n.º 520)

Catarina Isabel Fortado Pacheco (ROCC n.º 1365)

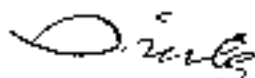
A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concorência da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras consolidadas.

**RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES**

**Sobre o relatório de gestão**

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 3, al. e) do Código das Sociedades Comerciais, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concorrente com as demonstrações financeiras consolidadas auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre o Grupo, não identificámos incorreções materiais.

Ponta Delgada, 27 de Julho de 2020



Duarte Giesta & Associado, SROCC, Lda.  
representada por  
Duarte Félix Tavares Giesta (ROC n.º520)

## **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 2019 (que evidencia um total de 234.482.246 euros e um total de capital próprio negativo de 230.287.601 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 53.431.574 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 nas alíneas a) e b) e exceto quanto aos possíveis efeitos da matéria referida na alínea c), apresentadas 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 2019 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 2019 e 2018 encontra-se registado um valor de 14.961 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais da SATA Air Açores e da subsidiária SATA Internacional respeitantes aos exercícios de 2014 a 2016, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos durante um período máximo de 12 anos. Tendo em consideração os resultados históricos das referidas Entidades e a incerteza atual decorrente dos fatores de risco operacional e financeiro associados às alterações da atividade do transporte aéreo e modelo de negócio e de refinanciamento do Grupo, concluímos que o respetivo ativo e os resultados acumulados se encontram sobreavaliados em 14.961 milhares de euros.
- b) Com a adoção da IFRS 16 – Locações, a partir de 1 de janeiro de 2019, foram registados ativos por direito de uso decorrentes essencialmente de contratos de locação de aeronaves e reatores. Durante o exercício de 2019 foi registada uma perda parcial por imparidade para as aeronaves e reatores, conforme divulgado nas notas 2.3 e 6 do anexo contendo as notas explicativas, no montante total de 26.880 milhares de euros (19.184 milhares de euros, na data da adoção, na rubrica de resultados acumulados e 7.696 milhares de euros em resultados do exercício de 2019). No entanto, tendo por base os fluxos de caixa negativos históricos da atividade operacional do Grupo complementados com a incerteza atual decorrente dos fatores de risco operacional associados às alterações da atividade do transporte aéreo e modelo de negócio, concluímos que as perdas por imparidade deveriam ser registadas para a totalidade dos ativos

por direito de uso registados pela adoção da IFRS 16, pelo que, em 31 de dezembro de 2019, o respetivo ativo, os resultados acumulados e os resultados do exercício encontram-se sobreavaliados em 55.419 milhares de euros, 32.432 milhares de euros e 22.987 milhares de euros, respetivamente.

- c) Em 31 de dezembro de 2019 encontram-se registados na rubrica de Outras contas a receber correntes, acréscimos de proveitos no valor de 15.154 milhares de euros com a Secretaria Regional dos Transportes e das Obras Públicas, decorrentes dos serviços prestados no âmbito do contrato de obrigação de serviço público referente ao transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores, no que diz respeito ao pedido de reequilíbrio financeiro do ano de 2019, o qual ainda se encontra, na presente data, sujeito a verificação e aprovação. Tendo em consideração que não obtivemos informação suficiente que nos permita aferir, com razoável grau de segurança, quanto à valorização do referido montante, não nos é possível concluir quanto ao respetivo impacto nas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2019. Adicionalmente, o Relatório de Auditoria do exercício findo em 31 de dezembro de 2017, emitido em 20 de junho de 2018, inclui uma reserva por limitação de âmbito relacionada com os acréscimos de proveitos no valor de 20.080 milhares de euros com a Secretaria Regional dos Transportes e das Obras Públicas, decorrente dos serviços prestados no âmbito do contrato de obrigação de serviço público referente ao transporte aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores. Assim, não nos foi possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre a especialização do exercício findo em 31 de dezembro de 2017 e respetivo impacto nos resultados do exercício findo em 31 de dezembro de 2018, apresentados para efeitos comparativos das presentes demonstrações financeiras consolidadas.

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***

As demonstrações financeiras do Grupo apresentam um capital próprio negativo no montante de 230.288 milhares de euros, incluindo um resultado líquido negativo de 53.432 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 131.732 milhares de euros. No entanto, conforme divulgado na nota 2.1 do anexo contendo as notas explicativas, as demonstrações financeiras consolidadas foram preparadas com base na continuidade das operações, a qual se encontra dependente do apoio financeiro do acionista, da renovação do atual contrato de concessão do serviço público aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores a findar em setembro de 2020, da renovação do contrato de concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil que findou em junho de 2020, da rentabilidade futura das operações do Grupo, do recebimento da dívida das entidades estatais e da reestruturação financeira dos seus passivos remunerados, tendo ainda em consideração os impactos do vírus COVID-19 no setor do transporte aéreo e a incerteza gerada pelo mesmo na atividade operacional presente e futura do Grupo, conforme divulgado na nota 40 do

anexo contendo as notas explicativas. 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.

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, 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;
- b) elaboração do relatório de gestão, nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- c) criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorção material devido a fraude ou erro;
- d) adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- e) avaliação da capacidade 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:

- 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 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 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 de gestão com as demonstrações financeiras consolidadas.

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

### **Sobre o relatório de gestão**

Em nossa opinião, o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras consolidadas auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre o Grupo, não identificámos incorreções materiais.

27 de julho de 2020

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



Hugo Miguel Patrício Dias, R.O.C.