


azores Airlines
Relatório Anual Integrado
2022



ÍNDICE

1	GRUPO SATA
2	MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
3	PRINCÍPIO DA CONTINUIDADE
4	MISSÃO VISÃO VALORES
5	O NOSSO ANO
10	A ESTRATÉGIA DE SUSTENTABILIDADE
12	AMBIENTE
13	INDICADORES CHAVE
14	COMPROMISSOS
15	DESAFIOS DO SETOR NAS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS
16	RESULTADOS
25	PLANO DE SUSTENTABILIDADE 2022-2050
27	SOCIAL
28	INDICADORES CHAVE
29	AS NOSSAS PESSOAS
31	OS NOSSOS CLIENTES
32	A NOSSA COMUNIDADE
33	MODELO DE GOVERNO
34	COMPROMISSOS
35	MODELO DE GOVERNO
38	GESTÃO DO RISCO
41	POLÍTICAS CORPORATIVAS
42	DESEMPENHO
43	INDICADORES CHAVE
44	PARA ONDE VOAMOS
45	FROTA
46	ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO
52	EVOLUÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTE AÉREO
56	ANÁLISE DOS RESULTADOS
62	EVOLUÇÃO POR SEGMENTO DE NEGÓCIO
64	ASPETOS REGULAMENTARES
66	SOBRE O RELATÓRIO
67	GLOSSÁRIO
68	ANEXOS ESG
70	ANEXOS
71	ANEXOS FINANCEIROS



2022 foi o ano em que começámos a recuperar dos desafios sentidos por toda a indústria da aviação nos últimos dois anos.

Foi um ano em que continuámos, com determinação e empenho, a trabalhar na melhoria dos nossos serviços, de modo a torná-los mais eficientes, mais adequados às expetativas dos nossos clientes e mais sustentáveis.

Começámos a ver os resultados do trabalho dos últimos anos, em forma de números cada vez mais positivos.

Sabemos que o caminho de melhoria e de adaptação às rápidas mudanças que ocorrem no mundo é contínuo, e os resultados deste ano dão-nos uma força renovada para continuar a fazer mais e melhor.



Grupo SATA

Nascemos do sonho de cinco açorianos que quiseram, um dia, ligar os Açores ao mundo por ar. Hoje continuamos a materializar este sonho, procurando levá-lo cada vez mais longe.



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

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



mensagem do Conselho de Administração do Grupo SATA



Quando, um dia, no futuro e à distância, olharmos para os números de tráfego das companhias aéreas do Grupo SATA em 2022, uma reação natural poderá ser “Excelente ano. Recuperaram da crise!”. Nessa altura, a coisa parecerá ter sido fácil e não haverá, naturalmente, a percepção do enorme esforço que isso exigiu de todos os que cá trabalham.

É um facto que, em termos de tráfego de passageiros, ambas as companhias atingiram novos patamares. A Azores Airlines ultrapassou pela primeira vez, e largamente, o valor simbólico de 1 milhão de passageiros transportados num ano. A SATA Air Açores para lá caminha, tendo pela primeira vez tido que adicionar uma sétima aeronave à sua frota para conseguir atender à crescente procura e assegurar a mobilidade dentro da Região Autónoma dos Açores. Estes números estão bem acima da indústria global que, na generalidade, ainda não recuperou os valores pré-pandemia.

Mas este percurso foi tudo menos fácil. E a história não deveria levar a esquecer a brutal combinação de fatores adversos que

trabalhadores e passageiros tiveram de enfrentar em 2022: os valores recorde de contaminação por covid-19 no primeiro trimestre, a invasão russa e guerra na Ucrânia com início a 24 de fevereiro, o disparar dos preços dos combustíveis para níveis equiparáveis aos da crise de 2008, a desvalorização do euro face ao dólar para baixo da paridade, as roturas generalizadas nas cadeias de abastecimento, o disparar dos níveis de inflação para os valores mais altos em 30 anos, a rotura na generalidade dos aeroportos durante o verão, por falta de pessoal e falta de investimento em infraestruturas e tecnologia.

Perante tal contexto, a resposta que nos pareceu mais adequada foi a de continuar a trabalhar. Desenvolver continuamente um conjunto de iniciativas que nos mantivesse focados no nosso objetivo de melhoria constante da experiência oferecida aos nossos passageiros e soluções que permitissem simplificar o trabalho dos nossos parceiros de negócio.



A meio do ano tivemos, finalmente, a notícia de que o Plano de Restruturação do Grupo SATA tinha sido aprovado em Bruxelas. Foram praticamente 2 anos em que grande parte da nossa atenção esteve aí concentrada. Mas se este evento é o fim de uma fase, também é o início de outra, não menos exigente.

Os resultados económico-financeiros de 2022, apesar de todos os ventos contrários, estão em linha com o Plano de Restruturação, mas ainda não são aqueles que queremos e podemos alcançar. Para contrariar os enormes custos extra que tivemos de acomodar poderíamos ter exigido mais sacrifícios aos nossos trabalhadores. Mas com tanta adversidade, que todos temos tido de enfrentar, não teríamos tido as nossas pessoas satisfeitas e tão comprometidas em dar o seu melhor. Também poderíamos ter reduzido os custos oferecendo menor qualidade de serviço aos nossos passageiros. Mas não teríamos a sua preferência. Por tudo isso, preferimos ir mais devagar, mas juntos.

Em 2023 estamos comprometidos em cumprir com um compromisso que consta do nosso plano de reestruturação e que representa um marco histórico - a privatização da Azores Airlines, um passo fundamental para, a prazo, assegurar a sua viabilidade e o seu crescimento. E, neste contexto em particular, trabalhadores e clientes satisfeitos são fatores que qualquer investidor aprecia constatar. Haja saúde e bons voos.



princípio da continuidade



Na sequência dos impactos originados pela pandemia covid-19 no setor do transporte aéreo, em agosto de 2020, a Comissão Europeia aprovou, ao abrigo das regras do Tratado de Funcionamento da União Europeia em matéria de auxílios estatais, 133 milhões de Euros de apoio à liquidez da SATA Air Açores, por forma a que fosse possível cumprir as obrigações de serviço público, prestar serviços essenciais e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores. Mais tarde, em abril de 2021, foi aprovada uma medida de apoio de 12 milhões de Euros, a favor do Grupo SATA, como compensação pelos prejuízos sofridos em consequência direta das restrições de viagens impostas devido à pandemia de coronavírus, e simultaneamente a CE aprovou 122,5 milhões de Euros de apoio adicional à liquidez da SATA Air Açores, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários. Em novembro de 2021 a CE aprovou: i) uma prorrogação do apoio à liquidez aprovado na decisão de início do procedimento e aumentado e prolongado na decisão de extensão (acima referidos) e ii) que as autoridades portuguesas alterassem a forma do apoio à liquidez, sendo a garantia pública substituída por um empréstimo direto, no montante de 82,5 milhões de Euros.

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

No âmbito do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia a 7 de junho de 2022, a 13 de janeiro de 2023 ocorreu uma reorganização societária do Grupo SATA, com a constituição da nova sociedade SATA Holding, com capitais exclusivamente públicos detidos pela Região Autónoma dos Açores.

Na sequência desta alteração societária, foi celebrado um contrato de compra e venda de ações (Contrato) entre a SATA Air Açores e a SATA Holding, relativo às participações na SATA Gestão de Aeródromos e na SATA Internacional - Azores Airlines, passando a nova empresa a deter a totalidade do capital de todas as empresas das empresas do Grupo SATA.

Em consequência do Contrato de ações acima referido,

parte da dívida detida pela SATA Air Açores sobre a SATA Internacional, cerca de 342,2 milhões de Euros, passou para a esfera da SATA Holding, assim como a dívida da SATA Air Açores à SATA Gestão de Aeródromos, no montante de 8,4 milhões de Euros foi assumida pela SATA Holding.

Por outro lado, encontra-se a decorrer o processo de encerramento da empresa subsidiária dos Estados Unidos da América, Azores Vacations America. À semelhança do que aconteceu com a operação no Canadá, a operação nos Estados Unidos da América apenas será representada por uma loja da SATA, deixando de haver uma entidade jurídica local.

A 3 de fevereiro de 2023, o Acionista procedeu a um aumento de capital da SATA Air Açores por conversão da conta a pagar ao GRA, reduzindo-o posteriormente para cobertura de prejuízos, no montante de 102,8 milhões de Euros.

Adicionalmente, à data, encontra-se a ser negociado pela SATA Air Açores, junto da banca, a transferência de financiamentos bancários, que foram inicialmente constituídos com aval do Governo Regional dos Açores, para a responsabilidade da SATA Holding.

No que respeita à SATA Internacional- Azores Airlines, encontra-se prevista a conversão de parte do empréstimo concedido pela SATA Air Açores, a ser transferido para a SATA Holding, para Prestações Acessórias, no montante de 160 milhões de Euros, assim como uma entrada em dinheiro no montante de 26 milhões de Euros que serão também convertidos em Prestações Acessórias.

A 24 de janeiro de 2023, foi publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 9, a Resolução do Conselho do Governo n.º 5/2023 que determinou que a SATA Holding S.A. desse início ao procedimento de alienação de ações representativas de pelo menos 51% do capital social da SATA Internacional - Azores Airlines, S.A..

Este procedimento decorre ao abrigo e em cumprimento da Decisão da Comissão Europeia, de 7 de junho de 2022, através da qual foi estabelecido o Plano de Reestruturação da SATA.

O Conselho de Administração da SATA Holding, apresentou à Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública e à Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, nos termos da relação de tutela, respetivamente, financeira e funcional da SATA Holding, S.A., a proposta de caderno de encargos deste procedimento, tendo a mesma sido aprovada pelo Conselho do Governo a 4 de março de 2023, na qual se estabelecem os termos e as condições para a alienação de um lote de ações representativas de, no mínimo 51% e no máximo 85%, do capital social da SATA Internacional - Azores Airlines, S.A., tendo sido publicado em jornal oficial a 8 de março de 2023.

As necessidades de tesouraria de curto prazo, têm sido acompanhadas pelo Conselho de Administração, sendo revistas regularmente com base na melhor informação disponível, quanto à evolução esperada da atividade da Empresa e ao impacto estimado de condicionalismos externos, tais como o preço dos combustíveis, as taxas de câmbio, a evolução da taxa de inflação, os acordos de pagamento de dívidas, entre outros.

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

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

O Conselho de Administração não considera que os cenários mais pessimistas sejam prováveis ou que tenham impacto suficiente para colocar em causa a continuidade das operações.

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



resiliência. flexibilidade. sustentabilidade.

Foram as palavras de ordem de 2022, ano que se iniciou ainda com algumas restrições à operação devido à pandemia de covid-19. Mas 2022 trouxe-nos também a oportunidade de continuar a melhorar os nossos serviços, de encontrar formas de sermos mais sustentáveis e de continuar a servir os nossos passageiros com o cuidado e hospitalidade que merecem e esperam de nós. A guiar os nossos projetos e a nossa forma de trabalhar estiveram sempre a nossa missão, visão e valores, pilares estruturais da nossa empresa.

Missão

Promover a conectividade do arquipélago dos Açores de uma forma sustentável, contribuir para o desenvolvimento da região e criar valor para a comunidade onde estamos inseridos.

Visão

Ser reconhecidos em todo o mundo como a melhor opção para viajar para e dentro do arquipélago dos Açores.

Valores

Genuinidade, na paixão que temos pelo que fazemos.

Hospitalidade, herdada das nossas origens açorianas e reflexo do orgulho que sentimos em ser anfitriões dos nossos destinos.

Liderança, essencial para servir os nossos clientes com eficiência, pontualidade e qualidade, em todas as situações.





O nosso ano

No sucesso de todas as nossas rotas estão sempre os nossos passageiros, os nossos parceiros, os nossos trabalhadores e todos os que nos acompanham. E, reconhecendo isso mesmo, aprez-nos sempre partilhar o melhor que o ano nos deixou, com quem faz parte deste nosso percurso.

janeiro

1



O arranque do ano de 2022 não foi isento de surpresas. Esperávamos por um arranque de 2022 bem mais próspero, mas a covid-19 voltou a bater-nos à porta e os viajantes ficaram em casa. Cancelamentos e desistências voltaram a acontecer. Voltámos às medidas de proteção e oferecemos flexibilidade nas reservas.



Voámos menos do que prevíamos, mas fizemos de tudo para olhar mais adiante.

Convidámos os viajantes a planearem com antecedência e aproveitarem boas oportunidades para voarem mais tarde.

E como estar parado não é opção, **prosseguimos com os nossos planos de transformação** para que a melhoria do serviço prestado fosse uma constante.

fevereiro

2



O tráfego manteve-se tímido.

Continuámos a melhorar a nossa pontualidade e embarcámos as tradições dos Açores a bordo da Azores Airlines, com a oferta de malassadas no dia dos amigos, amigas e, claro, na terça-feira de Carnaval. É outra forma de promover os nossos destinos e de valorizar as suas tradições.

Celebrámos acordos de Interline Virtual com a Transavia e a EasyJet. Oferecemos, assim, mais visibilidade sobre a nossa oferta e mais flexibilidade para quem procura viajar.

Os surtos pandémicos estagnaram, mas a pandemia deu lugar à guerra na Ucrânia. As cadeias de abastecimento começaram a dar os primeiros sinais de disrupção e a escalada do preço do petróleo veio logo a seguir.

Reunimos esforços e associámo-nos a campanhas de solidariedade que tiveram lugar.

3 março



Com a primavera à porta, embarcámos com lendas dos Açores impressas nas nossas caixas de refeição. Histórias que o tempo não apagou.

É mais uma forma de homenagear o destino do qual também somos parte.

Levámos esta e outras novidades ao maior certame de turismo realizado em Portugal, a **Bolsa de Turismo de Lisboa**.

Terminámos o mês com a **revalidação da certificação da APCER ISO 9001:2015** conferida ao Sistema de Qualidade da SATA Gestão de Aeródromos. É mais um reconhecimento inequívoco do trabalho desenvolvido pela equipa que gere quatro aeródromos e uma aerogare no arquipélago dos Açores.

A 21 de abril assinalámos o Dia Mundial da Árvore, com a entrada voluntária no **primeiro programa de compensação de emissões carbónicas, em parceria com a IATA**. Este projeto é um entre outros, que vem consolidar a estratégia de sustentabilidade ambiental das nossas empresas.

A este projeto juntámos a **conclusão da implementação do *Electronic Flight Bag* na Azores Airlines**.

Realizámos o primeiro voo apenas suportado pelo sistema digital *Electronic Flight Bag*, o que significou deixar para sempre em terra 51 kilos em manuais físicos.

Passámos a voar mais leves, imprimimos menos, consumimos menos fuel, emitimos menos carbono para a atmosfera. Estamos no bom caminho.

4 abril



Em abril, o tráfego despertou com as férias da Páscoa. E porque na SATA Azores Airlines as tradições ainda são o que eram, voltámos a oferecer o nosso tradicional ovinho de chocolate a bordo.

Um pouco mais tarde, a 25 de abril, assinalámos **os 40 anos de vida do Aeródromo do Pico**. E foi bom recordar as gerações que por lá passaram, pois dá conta de que fazemos parte da história do arquipélago e daquela que é hoje uma das infraestruturas geridas pela e equipa da SATA Gestão de Aeródromos.

5 maio



Três novidades comerciais ocorreram por esta altura. **O lançamento da nova APP para responder à necessidade de concentrar num único lugar toda a informação que pode interessar a quem viaja nas nossas companhias aéreas.**

Uma parceria em acordo interline, desta vez com a Air Transat, o que tornou visível e possível a reserva de voos na Azores Airlines e SATA Air Açores para passageiros que procuram o site da Air Transat.

Demos início a um périplo de sessões para incentivar os agentes transitários a darem **um passo em frente na adoção transversal da carta de porte eletrónica (e-AWB)**. Com apoio da IATA, da Champ Cargosystem e da MAEIL, IS Engineering tomámos a dianteira para demonstrar aos nossos parceiros quão importante pode ser a transformação digital da atividade. Por fim, e mais próximo do final do mês, **tivemos o gosto de acolher a comitiva de jornalistas luso-canadianos e luso-americanos em nossa casa**. Com o fim das restrições impostas pela pandemia, o encontro com o Presidente do Grupo SATA, há muito planeado, foi finalmente concretizado.

junho

6



A 1 de junho demos asas às crianças que estão aos cuidados do Lar da Mãe de Deus, e que voaram pela primeira vez a pretexto de um encontro surpresa com o Oceanário de Lisboa. A 4 de junho foi a vez dos alunos da Escola Básica de Matriz que viajaram, também pela primeira vez, rumo à Ilha de Santa Maria. Assim, assinalámos o Dia Mundial da Criança.

Foi também altura de acolher as primeiras ligações entre Nova Iorque e Ponta Delgada e entre Nova Iorque e a Ilha Terceira. Momentos assinalados com a oferta de mimos tradicionais a bordo e de um certificado de voo inaugural.

A 6 de junho, não quisemos deixar de celebrar com os nossos passageiros o Dia da Região Autónoma dos Açores. A típica massa sovada e o arroz-doce surpreenderam nos voos domésticos na Azores Airlines. Nas Redes Sociais fizemos por assinalar as datas mais marcantes do calendário. O dia do Pai, da Mãe, do Tripulante de Cabine, do Piloto, da Mulher, da Aviação Civil, da Felicidade, entre tantos outros. Em cada uma destas ocasiões, e o mais possível, os nossos

funcionários posaram para as nossas fotografias, imortalizam o momento, deixaram no ar a sua boa disposição e uma presença que nos enriquece e da qual todos nos orgulhamos.

Foi ainda tempo de **apresentação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA**, formalmente aprovado pela Comissão Europeia, cujas linhas orientadoras foram dadas a conhecer aos funcionários, bem como aos Líderes Parlamentares da Região Autónoma dos Açores, seguindo-se outros momentos de apresentação pública, designadamente, através de meios de comunicação social.

A 15 de junho, celebrámos com os nossos passageiros os 75 anos de atividade comercial da SATA Air Açores. Acolhemos com um bolo de aniversário todos os que desembarcaram do voo entre São Miguel e Santa Maria, primeira ligação realizada pela companhia aérea, no ano de 1947. No resto do dia, e em todos os percursos da SATA Air Açores, reavivámos um gesto de cortesia de outros tempos e do qual muitos passageiros se recordam: a oferta de um rebuçado durante a viagem.



No final do mês registávamos uma recuperação de

57%

relativamente ao tráfego do ano anterior.

O verão ainda mal tinha começado. O otimismo está no ar!

julho

7



Sentimos na pele constrangimentos nos diversos aeroportos. Não contávamos com tantos, num ano de retoma acentuada, mas a realidade superou as perspetivas. Porém, não cancelámos voos e mantivemos a operação a bom ritmo.

Nos Açores, a SATA Air Açores reforçou os seus voos inter-ilhas e a capacidade no transporte de carga.

Assinámos mais um compromisso com a IATA para levar a cabo um Programa de Gestão Ambiental transversal a toda a organização. O IEnVa (Environmental Assessment Program) foi assumido na sua mais ampla dimensão.

Os objetivos de sustentabilidade ambiental serão para alcançar por toda a organização. Passos simultâneos foram sendo dados pela área de Governance e Compliance Legal, que preparou revisões de alguns documentos que devem servir de guia. Podemos encontrar o reflexo deste extenso trabalho no capítulo dedicado ao Modelo de Governo, mais adiante neste relatório.

agosto

8



Em agosto, a nossa atividade superou os registos pré-pandemia, o que nos distinguiu no setor.

No final do mês, realizámos a cerimónia de **integração da nova unidade Bombardier Q400 na frota da SATA Air Açores**, aeronave que integrou a operação aérea a 1 de agosto de 2022.

Terminámos o mês mais intenso do verão a preparar o regresso às aulas e com o foco comercial colocado na época baixa que se aproxima. Retomámos a **oferta de franquia adicional para os estudantes que preparam o regresso às aulas e estendemos o mesmo benefício aos professores deslocados.**

Estes benefícios são importantes para os nossos passageiros mais frequentes. Fazemos por mantê-los.

setembro

9



Juntámo-nos às primeiras companhias aéreas que compõem a Aviation Carbon Free Alliance da União Europeia e que tem o desígnio de debelar as emissões carbónicas até 2050.

E porque o trabalho a desenvolver em prol da sustentabilidade ambiental não se limita ao controle das emissões de carbono, **juntámo-nos, em setembro, à iniciativa “Fly without Fins”** desenvolvida pela Sharks Guardian e, **em novembro, à “Transport Taskforce”**, mais conhecida pela Declaração do Palácio de Buckingham, um projeto que envolve a United for Wildlife, que procura colaboração em matéria de controle e maior vigilância no que respeita ao comércio ilegal de animais selvagens, ou práticas que possam comprometer o bem-estar da vida selvagem.

outubro

10



12 de outubro ficará marcado na história da Azores Airlines - e gravado na memória de muitos apaixonados pelo mundo das máquinas voadoras. **Nunca o aeródromo de Ponte de Sor tinha visto pousar um Airbus A320. A passagem baixa, aterragem e decolagem, foram momentos sensacionais.**

Uma surpresa para os apaixonados pela aviação para deleite de muitos spotters que nos acompanham ao longo do tempo.

Pela mesma altura, em Portugal, **a ERA (European Regional Airlines Association) realizava o seu primeiro encontro anual pós-pandemia. Luis Rodrigues, Presidente do Grupo SATA, foi um dos oradores convidados.**

Tanto no verão como no inverno, somos auditados.

Desta feita, o mês de outubro foi tempo de auditoria da APCER para a equipa das Operações Terrestres. O empenho com que abraçaram o desafio valeu-lhes um reconhecimento público, neste mesmo mês, com a atribuição do Prémio José Carlos Dâmaso pelas mãos da Agência Portuguesa da Qualidade (APQ).

Não fechámos o capítulo de outubro sem antes ter realizado **o primeiro voo com combustível SAF (Combustível Sustentável para a Aviação), num projeto abraçado em conjunto com a Galp, a NESTE e com a Carlyle Aviation.** Foi mais um passo no sentido de nos lançar naquele que será o futuro da aviação.

Fora do arquipélago, mas próximo da comunidade açoriana emigrada, Luís Rodrigues participou em **encontros promovidos em Toronto e Montreal**, para partilhar informação sobre a atividade das companhias aéreas que mais têm contribuído para reaproximar as famílias e os amigos afastados pelo imenso Atlântico.

No final do mês, voltámos a olhar para o calendário das celebrações importantes para oferecer **o último batismo de voo do ano a algumas utentes do Centro Paroquial e Social da Nossa Senhora de Oliveira da Fajã de Cima.** O dia ficou marcado pela emoção do voo e pela oportunidade de conhecerem, ao vivo, quem dá vida aos programas de televisão que ajudam a passar os dias. Proporcionámos uma experiência única, naquele que se convencionou ser o Dia do Idoso.

Voar é o nosso trabalho. Oferecer as nossas asas a quem nunca teve esta sorte, é bem mais do que isso. É honra e privilégio. E assim, entrámos em novembro.

novembro

11



Aderimos à iniciativa 25by2025 lançada pela IATA com o objetivo de cooperar na defesa da diversidade de género na indústria da aviação, em particular, no acesso a cargos executivos e outros de relevância no setor da aviação.

A Azores Airlines atingiu pela primeira vez na sua história a marca de 1 milhão de passageiros transportados num só ano. E esse ano foi o de 2022. Para marcar o feliz acontecimento, Luís Rodrigues, Presidente do Grupo SATA, entregou em mãos um *boarding pass* para um destino à escolha do passageiro 1 milhão.

Chegámos a dezembro com mais de meia centena de projetos tecnológicos concluídos. Da implementação de novas aplicações à adoção de ferramentas tecnológicas que nos permitem fazer mais, melhor e mais célere, toda a organização beneficiou do trabalho desenvolvido pela área de sistemas de desenvolvimento tecnológico. A transformação tecnológica acompanhou a transformação organizacional.

dezembro

12



Fomos a primeira empresa açoriana a aderir à Associação Grace - Empresas Responsáveis e em dezembro fizemos parte do núcleo de empresas fundadoras do Cluster Grace Açores. Sobre este e outros projetos relacionados com a estratégia de desenvolvimento responsável, falamos mais adiante, no capítulo dedicado ao nosso modelo de Governo.

Foi em dezembro que cooperámos com a APAVT na concretização do seu 47º Congresso, que reuniu, em São Miguel, mais de seiscentos agentes de viagens de todo o País, parceiros de negócio essenciais no desenvolvimento da nossa atividade.

Foi igualmente no último mês de 2022, **que a Azores Airlines integrou a ERA, uma Associação sem fins lucrativos, que representa e defende os interesses das companhias aéreas europeias associadas e da qual a SATA Air Açores já faz parte há muitos anos.**

Antes de dizer adeus a 2022, fizemos por terminar o ano com melhor espírito de Natal e organizámos, em conjunto com as escalas SATA, **convívios internos de Natal em todas as ilhas, um périplo de reencontros que Luís Rodrigues, presidente do Grupo SATA, fez por acompanhar.**

Aproveitámos as oportunidades para colocar em marcha **ações de recolha de brinquedos e de bens necessários para oferecer a quem mais precisa.**

Para viver em pleno a época mais festiva do ano, reunimos esforços para oferecer momentos surpresa aos nossos passageiros. Embarcámos mais uma iguaria que faz parte da mesa da consoada açoriana. Demos a provar aos nossos passageiros o Bolo de Natal, ou bolo de frutas, uma conjugação de ingredientes que dá ainda mais sabor à quadra natalícia.



a estratégia de sustentabilidade



Em 2022, criámos a Política de Sustentabilidade que será, doravante, um guia que define a nossa estratégia em termos ambientais, sociais e de governação.

Em suma, esta política traduz o nosso posicionamento em relação aos objetivos internacionalmente conhecidos por ESG, (Environmental, Social and Governance), sendo indelmentável que a avaliação destas três forças tem assumido crescente relevância na avaliação da reputação das empresas no contexto nacional e internacional.

Em poucas linhas, o que define a nossa política de sustentabilidade?

No que diz respeito à responsabilidade ambiental, passou a ser a uma prioridade alocar tempo e recursos para garantir a implementação de mais medidas no que toca à descarbonização, eficiência energética, consumo racional, reciclagem e valorização de resíduos, gestão de embalagens, digitalização e otimização de procedimentos. **Estamos a fazê-lo e queremos continuar a investir neste território.**

A nível social, queremos manter o foco nos

trabalhadores, proporcionando-lhes um ambiente de trabalho saudável e primando pelo bem-estar e saúde mental; dotar os recursos com *know-how* e conhecimento através de ações de formação; continuar a promover a diversidade de género, a inclusão e o envolvimento com a comunidade. **Estamos a fazê-lo, em combinação de esforços com outras áreas internas.**

Em relação à governação, pretendemos manter o foco na liderança ética e íntegra, na diversidade, no rigor e reporte de informação ESG, na ética organizacional e no combate à corrupção; queremos cumprir com os requisitos de cibersegurança/privacidade e primar por uma fiscalidade responsável.

Estamos a fazê-lo, de forma cada vez mais consistente.

O Grupo SATA passou a assumir o tema da sustentabilidade como algo transversal à organização e como um fator estratégico para o desenvolvimento da organização e do negócio.



objetivos de desenvolvimento sustentável

A estratégia de sustentabilidade no Grupo SATA está alinhada com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), contribuindo de forma mais ativa para 8 dos 17 objetivos, por serem aqueles mais enquadrados com a nossa atividade e compromissos.

A Agenda 2030 define as prioridades e aspirações do desenvolvimento sustentável global para 2030 e procura mobilizar esforços globais à volta de um conjunto de 17 objetivos e 169 metas comuns. É uma agenda alargada e ambiciosa que aborda várias dimensões do desenvolvimento sustentável (social, económico, ambiental) e que promove a paz, a justiça e instituições eficazes. Visa resolver as necessidades das pessoas, tanto nos países desenvolvidos como nos países em desenvolvimento, enfatizando que ninguém deve ser deixado para trás.



ODS 5: Igualdade de género



ODS 8: Trabalho digno e crescimento económico



ODS 9: Indústria, inovação e infraestruturas



ODS 11: Cidades e comunidade sustentáveis



ODS 12: Produção e consumo sustentáveis



ODS 13: Ação climática



ODS 15: Proteger a vida terrestre



ODS 16: Paz, justiça e instituições eficazes

ambiente

13 INDICADORES CHAVE

14 COMPROMISSOS

15 DESAFIOS DO SETOR NAS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

16 RESULTADOS





indicadores chave

Em 2022 registámos um aumento das emissões de CO₂, assim como de consumo de Jet Fuel e eletricidade, fruto da recuperação da operação.



EMISSÕES CO₂
(tCO₂)

186.829

ano 2021: **111.505**
ano 2020: **74.366**

EMISSÕES POR PKM
(gCO₂/PKM)

80,8

ano 2021: **91,5**
ano 2020: **121,9**

JET FUEL
(t)

59.282

ano 2021: **35.379**
ano 2020: **23.584**

FUEL
VIATURAS
(l)

2.381

ano 2021: **3.551**
ano 2020: **2.552**

ELETRICIDADE
(Kwh)

123.947

ano 2021: **73.506**
ano 2020: **103.254**

ENERGIA
(GJ)

2.549.667

ano 2021: **1.521.714**
ano 2020: **1.014.581**

RESÍDUOS
(t)

3,1

ano 2021: **5,8**
ano 2020: **4,3**

RESÍDUOS
VALORIZADOS
(%)

88

ano 2021: **99**
ano 2020: **100**

ÁGUA
(m³)

587

ano 2021: **2.231**
ano 2020: **248**

2022

Implementar o programa IEnvA

Implementar um Programa de
Compensação Voluntária de
Carbono

2023

Obter a certificação do
programa IEnvA

Eliminar o plástico descartável a
bordo das aeronaves

2024

Reduzir 20% de emissões
de CO₂ (tCO₂ vs 2005)

OS NOSSOS compromissos



2030

Reduzir 55% das emissões de
CO₂ (tCO₂ vs 2005)

Reduzir 20% do consumo de
eletricidade em instalações
(KWh vs 2015)

2050

Atingir a neutralidade carbónica
(tCO₂ vs 2005)

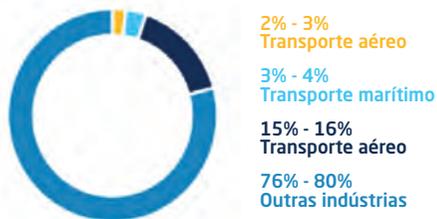
Usar um mínimo de 63% de
SAF, assim que disponível e
comercializado

desafios do setor da aviação nas alterações climáticas



O setor da aviação é responsável por 2% a 3% das emissões globais de CO₂ produzidas pela atividade humana. No entanto, se nenhuma ação for tomada e com o crescimento esperado do tráfego aéreo global, a contribuição da aviação aumentará nas próximas décadas. Para evitar o aumento desta contribuição, em 2019 o transporte aéreo foi a primeira indústria global a comprometer-se com a redução das emissões de carbono à escala mundial. Uma vez que a aviação internacional não está explicitamente incluída nos planos nacionais resultantes do Acordo de Paris, ficou a ICAO (International Civil Aviation Organization) com a responsabilidade de alinhar as metas da indústria com as metas estabelecidas no âmbito das alterações climáticas. A pressão dos passageiros, governos, investidores e credores, ao setor da aviação, para reduzir o impacto ambiental coloca a indústria da aviação numa corrida para alcançar a descarbonização.

participação do transporte nas emissões globais de CO₂ produzidas pelo homem



Fonte: International Air Transport Association (IATA)

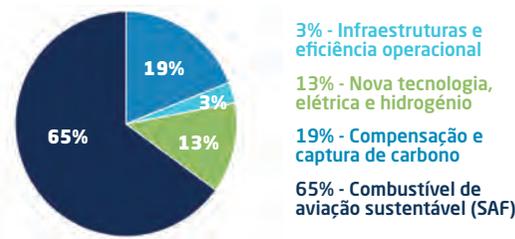
Fly Net Zero é o compromisso das companhias aéreas de alcançar a neutralidade carbónica até 2050.



Em 2021 as companhias aéreas membros da IATA aprovaram uma resolução que as compromete a atingir emissões líquidas zero de carbono das suas operações até 2050. Esse compromisso alinha o transporte aéreo com os objetivos do acordo de Paris para limitar o aquecimento global a 1,5°C.

Alcançar a neutralidade carbónica até 2050 exigirá uma combinação de eliminação emissões na fonte, compensação e tecnologias de captura de carbono.

estratégia para a neutralidade carbónica



Fonte: International Air Transport Association (IATA)

O Pacto Ecológico Europeu,

ou European Green Deal, é um pacote de iniciativas estratégicas que visa colocar a UE no rumo de uma transição ecológica, numa sociedade justa e próspera e com uma economia moderna e competitiva, com o objetivo último de alcançar a neutralidade climática até 2050. O Pacto Ecológico Europeu foi lançado pela Comissão Europeia em dezembro de 2019 e inclui iniciativas que abrangem o clima, o ambiente, a energia, os transportes, a indústria, a agricultura e o financiamento sustentável – que estão todos intimamente interligados. O Pacto Ecológico é parte integrante da estratégia da EU para executar a Agenda 2030 e concretizar os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.



O pacote “Fit for 55”, ou Objetivo 55 é uma das iniciativas do Pacto Ecológico Europeu que reúne um conjunto de propostas destinadas a rever e atualizar a legislação da EU relacionada com o clima, a energia e os transportes e ainda criar novas iniciativas legislativas para alinhar com os objetivos climáticos acordados pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu.

resultados em 2022



Sistema de Gestão Ambiental

Com o selo IEnvA conseguimos demonstrar aos nossos *stakeholders* (passageiros, prestadores de serviços, parceiros de *codeshare*, parceiros de alianças, bancos e financiadores) que temos e mantemos um desempenho ambiental e de sustentabilidade, de acordo com as melhores práticas do setor.

Em paralelo com o IEnvA, apostamos também em subscrever a “Declaração do Palácio de Buckingham”, da *United For Wildlife Transport Taskforce*, em que ficamos comprometidos a adotar e incentivar uma política de tolerância zero em relação à exploração da vida animal selvagem; a consciencializar os nossos colaboradores, parceiros e clientes acerca da natureza, dimensão e das consequências do comércio ilegal da vida selvagem e que nos garante a Certificação IWT (*Illegal Wildlife Trade*). Embora não operemos habitualmente em regiões em que exista conhecimento da prática conhecida de comercialização de animais selvagens, o facto de subscrevermos este compromisso com a *United For Wildlife Transport Taskforce* permite-nos oferecer o nosso contributo para este movimento que tem como objetivo preservar a vida animal selvagem.



A certificação IEnvA confere, em simultâneo, a Certificação Ambiental ISO 14001:2015 que é crítica para o desenvolvimento da nossa estratégia de sustentabilidade ambiental.

IEnvA

IATA Environmental Assessment é o nome do programa que abraçamos no Grupo SATA em parceria com a IATA, que desenvolve e garante a implementação de práticas ambientais robustas e específicas para o setor da aviação.



Em 2022, demos início ao programa com a implementação dos processos e a realização de auditoria interna pelo Gabinete de Auditoria Interna SATA, para posteriormente realizar auditoria externa pela *ACS Aviation Solutions*. O programa recaiu sobre as áreas de operações de voo e atividades corporativas, num processo de melhoria contínua que visa a excelência no competitivo setor de transporte aéreo, e que resultou num registo de 26 não conformidades, das quais 11 incidiram sobre o *Illegal Wildlife Trade*. Após a análise de causas e implementação de ações corretivas, espera-se que em 2023 o programa obtenha o registo e certificação.



Numa primeira fase, a implementação do programa IEnvA irá incidir nas áreas de Operações de Voo e Atividades Corporativas.

Emissões de CO₂

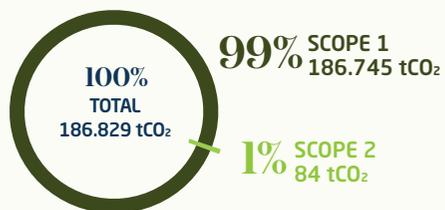
As emissões de carbono (CO₂) são o principal impacto ambiental do setor da aviação. O Grupo SATA está continuamente a desenvolver esforços para minimizar e compensar as suas emissões diretas.

Total de emissões de carbono (tCO₂)

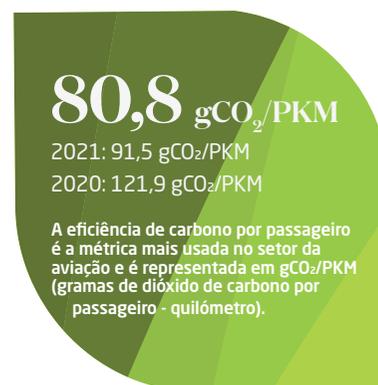
Métrica da pegada de carbono

	tCO ₂		
	2022	2021	2020
Scope 1 (Jet Fuel)	186 739	111 445	74 290
Scope 1 (Fuel - GSE)	6	10	7
Subtotal	186 745	111 455	74 297
Scope 2 (Eletricidade)	84	50	70
Total Emissões (tCO ₂)	186 829	111 505	74 366

i O aumento das emissões de CO₂, deve-se ao crescimento da operação aérea no período pós-pandemia.

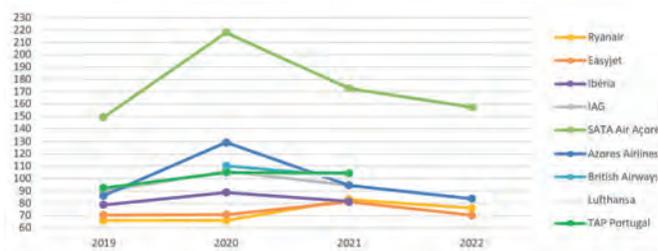


Intensidade carbónica por passageiro (gCO₂/PKM)



No que diz respeito ao transporte de passageiros, o indicador de eficiência de carbono regista uma melhoria em relação aos anos anteriores. É possível, ainda, comparar com outras operadoras aéreas representativas no mercado.

Eficiência de carbono por passageiro no setor da aviação



Fonte: Relatórios anuais das operadoras aéreas disponibilizadas nos sites oficiais.

Intensidade energética

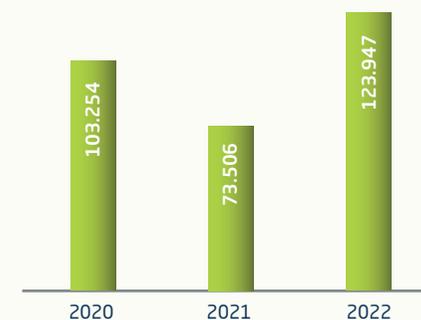
Consumo total de energia (Gj)

Consumo de jet fuel, combustível GSE e eletricidade



i O aumento no consumo total de energia em 2022 reflete o crescimento da operação.

Consumo de eletricidade (KWh)



Combustível de Aviação Sustentável (SAF)

A indústria da aviação está comprometida com metas ambiciosas de redução de emissões. O SAF foi identificado como um dos elementos-chave para ajudar a alcançar esses objetivos.

SAF é um combustível líquido atualmente utilizado na aviação comercial que reduz as emissões de CO₂ em até 80%.

Pode ser produzido a partir de várias fontes (matéria-prima), incluindo óleos e gorduras residuais, resíduos verdes e municipais e culturas não alimentares. Também pode ser produzido sinteticamente por meio de um processo que captura carbono diretamente do ar.

É “sustentável” porque a matéria-prima bruta não compete com culturas alimentares ou recursos aquíferos.

Azores Airlines faz primeiro voo com SAF

O dia 24 de outubro de 2022 ficará marcado na história da Azores Airlines, uma vez que realizou a primeira ligação aérea utilizando combustível de aviação sustentável (SAF). O combustível SAF utilizado nesta ligação incorporou 39% de matéria de origem renovável HEFA (*Hydroprocessed Esters and Fatty Acids / Estéres e ácidos gordos hidroprocessados*) o que representou uma redução de

35% das emissões totais de CO₂.



A renovação da frota na Azores Airlines teve início em 2018 e constitui o programa com maior impacto na redução das emissões CO₂, através da introdução de aeronaves mais eficientes. Os motores de última geração e o sistema Sharklet, permitiram reduzir o consumo de combustível em cerca de 37% e a respetiva pegada de carbono de cada passageiro, quando estabelecida uma comparação com as anteriores aeronaves.

Além do CO₂, as emissões de Óxidos de Azoto (NOX), gases igualmente poluentes da atmosfera, são nestes aviões, 50% abaixo dos níveis previstos no *Sixth Meeting of the Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP/6)* da ICAO. Esta redução representa cerca de 4.410 tCO₂ aeronave/ano. Com o programa de renovação da frota completo, prevê-se em 2025 uma redução estimada de 13.200 tCO₂.

Com motores mais modernos, os Airbus A321neo são muito mais silenciosos do que seus antecessores. São asseguradas melhores práticas do setor relacionadas com o ruído, cumprindo os limites de ruído definidos no Anexo 16 da ICAO.



Compensação de Carbono

O mercado de compensação de carbono é um elemento estratégico do setor aéreo para atingir os objetivos de redução de emissões propostos. A compensação de carbono consiste numa forma de pessoas e empresas reduzirem a emissão de gases com efeitos de estufa ou aumentar a capacidade de armazenamento de CO₂, através da troca de créditos de carbono e apoio em projetos de redução de emissões.

	CELE (tCO ₂)	CORSIA (tCO ₂)
2020	781	29.096
2021	791	38.691
2022	1312	92.570

Compensação Voluntária de Carbono

Em 2022, o Grupo SATA lançou um Programa de Compensação Voluntária de Emissões de Carbono, em parceria com a IATA (ICOP - IATA Carbon Offset Program), que permite ao passageiro SATA compensar as emissões de dióxido de carbono emitidas na sua viagem. A compensação de carbono é alcançada por meio do apoio a projetos que evitam a criação de novas emissões de CO₂ ou removem carbono da atmosfera.

O projeto que a SATA disponibiliza aos passageiros para efetuarem a compensação voluntária de dióxido de carbono situa-se na Guatemala, que tem como objetivo a redução de tempo e dinheiro gastos na aquisição de combustível para cozinhar, assim como proporcionar às populações locais um melhor acesso à água potável. Consideramos estratégico que os Açores possam vir a ter projetos de compensação de carbono localizados no arquipélago, de modo a que as pessoas que voam de, para e nos Açores efetuem a compensação do carbono emitido nos seus voos e com o benefício direto na Região.

1.252 passageiros voluntariaram-se para compensar as emissões da sua viagem

246.187 KgCO₂

emissões compensadas pelos passageiros da Azores Airlines em 2022

Compensação Obrigatória de Carbono EU ETS (CELE)

O *EU Emissions Trading System* - EU ETS (Comércio Europeu de Licenças de Emissão - CELE) é um mecanismo europeu de regulação das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) que estabelece limites para as emissões de um conjunto das instalações e operadores aéreos abrangidos. É um instrumento de descarbonização que permite que as empresas negociem entre si as licenças emitidas, dentro do limite global atribuído. Neste momento o Grupo SATA integra a fase IV (2021-2030) do programa, contribuindo para o cumprimento do objetivo de uma redução de 40% dos GEE no horizonte de 2030 (ano base 1990).

Compensação Obrigatória de Carbono CORSIA

O *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* - CORSIA - é o Esquema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional, desenvolvido pela ICAO que visa compensar o crescimento das emissões de CO₂ no tráfego aéreo internacional. Este regime decorrerá de 2021 a 2035 sendo composto por três fases. Neste momento o Grupo SATA está na Fase Piloto (2021-2023), onde reporta as emissões das rotas abrangidas pelo regime.



Medidas de Mitigação do Impacto Ambiental

resíduos encaminhados (-47%)

3,1 t

2021: 5,8 t
2020: 4,3 t

resíduos perigosos (+35%)

2,9 t

2021: 2,2 t
2020: 2,1 t

embalagens a bordo (+82%)

6,5 t

2021: 3,5 t
2020: 1,9 t

valorização (-11%)

88%

2021: 99%
2020: 100%

Resíduos

São produzidas diversas tipologias de resíduos nas nossas operações e estabelecimentos e estamos comprometidos em reduzir e valorizar os resíduos através da aplicação da hierarquia de resíduos (prevenir, reutilizar, reciclar, valorizar e eliminar).

Nos estabelecimentos administrativos é assegurada a triagem de resíduos, sendo mantida uma zona de acondicionamento temporário, no edifício sede, facilitando a separação de resíduos de maiores dimensões e de outras tipologias.

No que diz respeito aos resíduos de bordo têm sido desenvolvidas medidas de redução de embalagens de plástico de utilização única com a substituição para materiais recicláveis e mais ecológicos.

Resíduos produzidos pelo Grupo SATA (excluindo os resíduos a bordo)

Tipo de resíduo	Peso (t)
Outros resíduos perigosos	1,168
Papel e cartão	0,130
Embalagens e absorventes contaminados	0,094
Plástico	0,05
VFV	1,68
Total	3,1

Resíduos perigosos

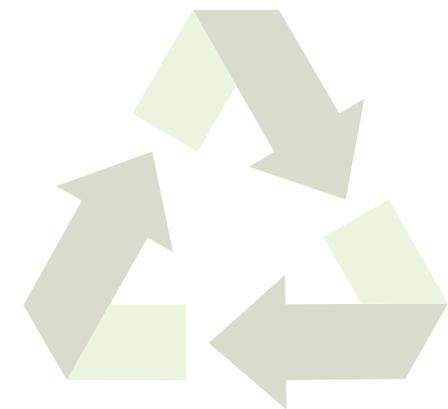
Os resíduos perigosos e não perigosos produzidos pela nossa manutenção de linha são geridos de forma responsável sendo devidamente acondicionados em fileiras e encaminhados por operadores de resíduos licenciados que asseguram o cumprimento dos requisitos de valorização.

Sistema Integrado de Gestão

Um sistema integrado permite transferir a responsabilidade de gestão de fluxos de resíduos para entidades devidamente habilitadas em garantir uma economia circular.

Fluxo de resíduos	Sistema Integrado
Pneus	Valorpneu
Embalagens	Sociedade Ponto verde
Óleos usados	Ecolub

A estratégia da gestão de resíduos é assegurada pelo Plano Interno de Prevenção e Gestão de Resíduos, que determina medidas de controlo e monitorização.





Procedimentos operacionais

As medidas operacionais são ações com impacto na redução direta nos combustíveis e emissões de CO₂, que contribuem para a neutralização carbónica da aviação.

Na Azores Airlines, continuámos a assegurar projetos como o *Dinamic Efficiency Project*, em consonância com o *Green Operating Procedures* do fabricante Airbus, certificação RNP AR com impacto na redução irregularidades, combustível e emissões de carbono e certificação CPDLC que permite a utilização de rotas mais diretas e eficientes.



Conversão digital

As soluções digitais são frequentemente vistas como soluções para fazer face aos desafios ambientais, económicos e sociais com que hoje lidamos. Na SATA estão implementadas outras ações de grande impacto na redução de papel:

- *Electronic Flight Bag* (EFB)
- Reformulação do sistema de emissão de cartões de embarque para impressão de dois segmentos
- Disponibilização da revista de bordo em formato digital
- Cargospot - Folha de carga digital



Continuámos a reduzir plásticos a bordo

Depois de, em 2021, substituir mais de 1 milhão de artigos individuais de plástico por madeira e papel na operação de bordo (palhetas, copos e bolsas de talheres), em 2022 foram retirados todos os encostos de cabeça descartáveis - que foram substituídos por material com maior durabilidade e de fácil higienização - e os sacos de enjoio de plástico substituídos por papel.

Descarbonizámos edifícios

A mudança dos serviços administrativos para um novo espaço permitiu melhorar significativamente a eficiência energética e climatização. Ainda em 2022 foram entregues aos trabalhadores equipamentos elétricos eletrónicos (EEE's), nomeadamente portáteis e monitores com melhor classificação energética.



Embalagens a bordo

Em 2022 foram colocadas 6.455 kg de embalagens a bordo das aeronaves. Um aumento de 2.921 kg em relação ao ano anterior, considerando a retoma da operação, com aumentos substanciais.



Fly without fins

O Grupo SATA juntou-se ao movimento "Fly Without Fins", que tem como princípio a não aceitação de carga que possa estar relacionada com a prática de Finning, por ser considerada uma prática cruel que atenta à dignidade animal e que tem colocado os tubarões em perigo de extinção.

Embora esta não seja uma prática identificada nos Açores, as companhias aéreas do Grupo SATA, que voam para variadas geografias, consideram que a implementação de medidas concretas que permitam mitigar o problema identificado por diversas associações ambientalistas, designadamente a Shark Guardian, poderá atenuar a exploração comercial de partes de peixes cartilágeos e, assim, contribuir para a preservação da vida nos oceanos.



Electronic Flight Bag (EFB)

A Azores Airlines dispõe recentemente do sistema *Electronic Flight Bag* (EFB), que consiste em aceder em formato digital a toda a documentação da operação do voo como substituto digital dos manuais, documentos e cartas de navegação transportados a bordo. Este salto tecnológico permite, ao final de cada ano, reduzir o consumo de combustível na ordem das 50 toneladas e, conseqüentemente, as diminuições de emissões de CO₂ para a atmosfera em 165.500 kg. Permite, ainda, suprimir a impressão de cerca de 500 mil folhas de papel A4.



Bird strikes

Nas operações de voo, estão definidas medidas mitigadoras pelos Gabinetes de Safety, nas quais é avaliado o nível de risco e recomendados procedimentos de operação, como por exemplo diminuir o tempo de permanência da aeronave no chão e conseqüente exposição ao risco associado.

Sensibilização Ambiental

Por forma a envolver toda a estrutura organizativa nas questões ambientais, lançámos várias campanhas ambientais, utilizando os canais de comunicação internos, nomeadamente o lbelong e blog interno “Voamos Juntos”.



“No Dia Internacional de Limpeza Costeira 2022, contribua para a redução do lixo plástico nos oceanos”

Iniciativa da Fundação Oceano Azul com o objetivo de unir grupos de voluntários de setores públicos e privados num importante objetivo comum: ajudar a limpar o lixo marinho dos oceanos.



“Sabia que... Hoje celebramos o Dia Internacional da Reciclagem?”

Mensagem de sensibilização para a importância da reciclagem e poupança de recursos. Uma campanha em parceria com a Rede Electrão.



“No Dia Mundial da Terra, não imprima e ajude-nos a poupar árvores”

Neste dia, foram desenvolvidas iniciativas relacionadas com a eliminação de impressões não essenciais em todas as impressoras dos escritórios do Grupo SATA. Esta ação simbólica promoveu junto de todos os trabalhadores a consciencialização para hábitos que promovam a redução do impacto ambiental da atividade da nossa empresa.



Sabia que... No próximo dia 29 de maio comemora-se o Dia Mundial da Energia?

Com o objetivo de consciencializar os trabalhadores para a importância do uso racional da energia, da redução do uso de energias não renováveis e da necessidade de privilegiar cada vez mais fontes de energia renováveis e limpas, foram partilhadas algumas dicas de eficiência energética.



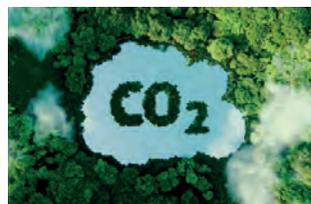
“Dia Mundial da Conservação da Natureza”

Nesta campanha, falámos com a Diretora Regional do Ambiente e Alterações Climáticas, para melhor podermos perceber e divulgar a necessidade de proteção da natureza dos Açores e de que forma podemos contribuir para esta nobre e urgente missão coletiva.



“Sabia que... No próximo dia 22 de maio comemora-se o Dia Internacional da Biodiversidade?”

Campanha sobre a importância da biodiversidade na vida da Terra. Divulgação da mensagem do Secretário-Geral das Nações Unidas por ocasião do Dia Internacional da Biodiversidade.



“No caminho para um futuro mais sustentável”

Comemoração do Dia Mundial da Árvore com o lançamento do Programa de Compensação Voluntária de Emissões de Carbono.



“5 formas de ser mais sustentável no trabalho”

Campanha de sensibilização com a sugestão de ações simples a implementar no local de trabalho, de forma a reduzir a nossa pegada ecológica. Divulgação do vídeo “Net zero emissões de carbono”.



Campanha de Natal “Memórias para Natais Futuros”

O Grupo SATA juntou-se a esta campanha da Sociedade Ponto Verde, partilhando com os seus colaboradores conselhos úteis para a reciclagem, para reduzir o consumo e para reutilizar mais materiais.

Projetos e iniciativas dedicados à Sustentabilidade

O Grupo SATA participa em diversos projetos e iniciativas com foco no desenvolvimento de ferramentas dedicadas à sustentabilidade ambiental, social e governança. Em 2022, não só demos continuidade a projetos já em curso, como também abraçámos projetos novos.

Cartilha de Sustentabilidade dos Açores

Os Açores são o primeiro arquipélago em todo o mundo a obter a certificação internacional de Destino Turístico Sustentável, atribuída pela *Earthcheck*, uma entidade oficial de credibilidade pelo *Global Sustainable Tourism Council* (GSTC).

A Cartilha de Sustentabilidade dos Açores é uma iniciativa do Governo Regional dos Açores com o intuito de promover, de forma inclusiva e abrangente, o desenvolvimento sustentável da região.

Com o compromisso de desenvolver a sua atividade de uma forma mais sustentável, o Grupo SATA mantém a participação ativa nesta iniciativa, que tem em desenvolvimento um novo modelo. Este permitirá um acompanhamento contínuo por especialistas em sustentabilidade, garantirá consultoria e capacitação especializadas, sendo complementadas com a disponibilização de diversas ferramentas técnicas e recursos personalizados.

Somos associados ao GRACE

O GRACE – Empresas Responsáveis é uma associação empresarial de utilidade pública, sem fins lucrativos, que atua nas áreas da Responsabilidade Social e Sustentabilidade. O GRACE integra as redes europeias EVPA e CSR Europe, líder em sustentabilidade e responsabilidade corporativa, apoiando setores da indústria e empresas a nível global, na transformação e busca de soluções práticas para o crescimento sustentável. Tem como missão a promoção e desenvolvimento de uma cultura empresarial sustentável, fomentando a participação das empresas associadas no contexto em que se inserem. O Grupo SATA aderiu ao GRACE usufruindo de uma plataforma de partilha de conhecimento e de apoio para implementação de boas práticas.

Cluster Grace Açores e Cidadania e Voluntariado

O Cluster Grace Açores pretende juntar todas as empresas da Região Autónoma dos Açores na procura de soluções que tornem a atividade empresarial, operacional e industrial responsável e sustentável, quer do ponto de vista social, ambiental ou de Governança (ESG), através da partilha de conhecimento e de experiências e criação de sinergias. O Grupo SATA integra as empresas fundadoras deste projeto, sendo coordenadora ao lado do Grupo Sousa e Bel, com o objetivo de construir uma massa crítica necessária à transformação, partilhando boas-práticas, criar sinergias e desenvolver outputs que permitam colocar os temas da Agenda 2030, 2050 e ESG (*Environmental, Sustainability and Governance*) como prioritários nas agendas das empresas. Também em 2022, o Grupo SATA integrou o cluster Grace de Cidadania e Voluntariado, que pretende alavancar o papel que as empresas têm na promoção de uma cidadania ativa e de programas de voluntariado estruturados e alinhados com os valores de cada organização. Este programa foi criado com o intuito de ser um dissimulador de boas práticas, comprometidas com a Agenda 2030 das Nações Unidas.





Integramos a AZEA

Uma aviação sem emissões carbónicas é o que queremos alcançar!

SATA Air Açores e Azores Airlines integraram o pelotão da frente das companhias aéreas que compõem a Aliança Zero Emissões para a Aviação (AZEA) que tem como propósito final garantir a integração de aeronaves movidas a hidrogénio e a eletricidade nas suas frotas, até ao ano de 2050. A AZEA é um programa com a chancela da Comissão Europeia, do qual fazem parte companhias aéreas e outros agentes ligados ao setor do transporte aéreo na Europa, e diferentes parceiros (Airbus, Bombardier, IATA, ERAA) empenhados em congregar todos os esforços para alcançar a descarbonização da aviação nos próximos anos.



Projeto CHYLA

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



IATA CO₂ Connect

O IATA CO₂ Connect é uma calculadora de emissões de carbono. O objetivo é oferecer uma calculadora de CO₂ baseada em dados precisos das companhias aéreas, utilizando cálculos e metodologias recomendadas e aprovadas pelo setor, assegurando a transparência do impacto ambiental da viagem de cada passageiro. As companhias aéreas poderão ser capazes de calcular e validar as suas emissões de CO₂ usando o modelo de dados da IATA e comparando-os com as médias da indústria.

A SATA Air Açores e a Azores Airlines são parceiras piloto nesta iniciativa que está em fase de desenvolvimento, fornecendo dados operacionais para a validação de mecanismos e interfaces de cálculo.



Lançamos a página da Direção de Sustentabilidade

Tendo consciência de que a Sustentabilidade está cada vez mais presente em todas as nossas ações, seja dentro da empresa, seja nas nossas vidas fora do trabalho, criámos no portal do colaborador "MySATA" uma página dedicada ao tema, de modo a que possam acompanhar as ações da SATA neste domínio.

Também no site oficial do Grupo SATA foi criada uma página dedicada à divulgação de projetos, iniciativas e reportes relativos à estratégia de sustentabilidade.

Plano Estratégico de Sustentabilidade 2022-2050

Compromisso	Prazo	Status 2022
Implementar e divulgar um Relatório Anual de Sustentabilidade.	Final de 2022	✓ Relatório de Sustentabilidade 2021, publicado no site oficial www.azoresairlines.pt
Elaborar e divulgar uma Política de Sustentabilidade para o Grupo SATA, que subscreva compromissos baseados na estratégia do ESG.	Final de 2022	✓ Política de Sustentabilidade do Grupo SATA, de 27 de julho de 2022, publicada nos canais de comunicação internos e externos da organização.
Identificar internamente as prioridades de sustentabilidade com respetivo mapa de indicadores.	Final de 2022	••• Definição de indicadores no Relatório de Sustentabilidade 2021 e no Plano Estratégico de Sustentabilidade 2022-2050. A matriz de materialidade está em desenvolvimento.
Realização de ações e publicação de artigos alusivos a dias de calendários relacionados com a Sustentabilidade (ex.: Dia Mundial da Árvore, da Terra, da Água).	Final de 2022	✓ Campanhas divulgadas evidenciadas no capítulo "Sensibilização Ambiental" do Relatório de Integrado 2022.
Reforçar a participação do Grupo SATA no projeto de Cartilha de Sustentabilidade dos Açores, com a definição e medição de 3 compromissos anuais.	Final de 2022	✓ O Grupo SATA renovou a participação na Cartilha de Sustentabilidade com a definição três objetivos: 1 - Implementação de um Relatório Anual de Sustentabilidade 2 - Definição de prioridades de sustentabilidade com respetivo mapa de indicadores 3 - Definição de uma estratégia colaborativa de operacionalização do projeto "SATA Forest"
Retomar o processo de certificação da ISO 14001:2015 - Sistema de Gestão Ambiental.	Final de 2022	••• Início da implementação do IEnvA em maio de 2022, com a realização de auditoria interna e externa em novembro de 2022. Enviada a análise de causas e plano de ação de ações corretivas, espera-se o registo e certificação em 2023.
Implementar e certificar o programa IATA Environmental Assessment (IEnvA).	Final de 2022	••• Início da implementação do IEnvA em maio de 2022, com a realização de auditoria interna e externa em novembro de 2022. Enviada a análise de causas e plano de ação de ações corretivas, espera-se o registo e certificação em 2023.
Otimizar a monitorização de indicadores, estabelecendo mecanismos de avaliação e controlo dos consumos de eletricidade e água, em 100% dos estabelecimentos ocupados pelo Grupo SATA.	Final de 2022	••• Em curso a análise de uma metodologia adequada para a monitorização do consumo de eletricidade e água, através do sistema de faturação.
Melhorar a comunicação externa, com a otimização do site oficial, com a introdução e desenvolvimento de informação sobre a Sustentabilidade do Grupo SATA.	Final de 2022	✓ Criada uma página de Sustentabilidade no site oficial www.azoresairlines.pt/pt-pt/institucional/sustentabilidade
Substituir os encostos de cabeça (têxteis não têxteis) por material de pele, em todas a aeronaves do Grupo SATA.	Final de 2022	✓ Substituídos os encostos de cabeça têxteis de toda a frota da SATA Air Açores e Azores Airlines.
Promover a racionalização do consumo de água, através da colocação de uma garrafa de 1,5 litros em cada autoclismo, com vista à redução estimada de cada aparelho de 1,5 litros.	Final de 2022	••• Em curso.
Criar condições para o Grupo SATA se tornar a patrocinador oficial de "Açores - Destino Sustentável".	Final de 2022	••• Em curso.
Aderir ao BCSD (Business Council for Sustainable Development) Portugal, com vista a participar em projetos e grupos de trabalho dedicados ao tema da Sustentabilidade, nomeadamente: neutralidade carbónica, biodiversidade e capital natural, cadeia de valor, economia circular, sustainable finance e cidades sustentáveis.	Final de 2022	••• Em curso.

Subscrição da Carta de Princípios – BCSD Portugal, com o objetivo de assumir compromissos comuns de desenvolvimento sustentável para Portugal.	Final de 2022	● ● ●	Em curso.
Implementar um programa compensação de carbono voluntário para os passageiros/clientes que visa a contribuição da compensação da pegada de carbono das emissões de CO ₂ emitidas no voo.	Final de 2023	✔	ICOP (IATA Carbon Offset Program) lançado no dia 21 de março de 2022, nas comemorações do Dia Mundial da Árvore.
Retomar do Projeto SATA Forest, compensando 20 000 tCO ₂ da operação aérea da Azores Airlines (correspondente à média das emissões CO ₂ dos últimos 5 anos) através do plantio de árvores em cada ilha, em que o número de árvores corresponde ao número de passageiros movimentados, em cada ilha.	Final de 2023	● ● ●	Em curso.
Implementar e acompanhar as fases do programa CORSIA nos prazos estabelecidos: Fase 1 – de 2021 a 2023 Fase 2 – de 2024 a 2026 Fase 3 – de 2027 a 2034	2021-2023 2024-2026 2027-2034	● ● ●	2021: Relatório CORSIA submetido a 18 de março de 2022.
Eliminar o plástico descartável e usar materiais reciclados no catering a bordo das aeronaves.	Final de 2023	● ● ●	Em 2021 foram substituídos 1.450.000 unidades de SUP.
Finalizar o programa de substituição/modernização da frota da Azores Airlines, nomeadamente com 3 (três) aeronaves A320neo. A321neoLR - 3 aeronaves (finalizado); A321neo - 2 aeronaves (finalizado).	Final de 2024	● ● ●	Em curso.
Melhorar a gestão de resíduos a bordo, desenvolvendo ações de identificação, avaliação e monitorização da produção de resíduos produzidos a bordo, nas rotas domésticas.	Final de 2025	● ● ●	Em curso
Acompanhando a estratégia do setor, utilizar combustível de aviação sustentável (SAF), quando disponível e comercializado, de acordo com o Anexo II da Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho sobre a garantia de condições equitativas para o transporte aéreo sustentável, de 8 de outubro de 2021: a) utilizar um mínimo de 2% de SAF, assim que disponível e comercializado, a partir de 01-jan-2025 até 31-dez-2029. b) utilizar um mínimo de 5% de SAF, dos quais uma cota mínima de 0,7% de SAF sintético, assim que disponível e comercializado, de 01-jan-2030 até 31-dez-2034 c) utilizar um mínimo de 20% de SAF, dos quais uma cota mínima de 5% de SAF sintético, assim que disponível e comercializado, de 01-jan-2035 até 31-dez-2039. d) utilizar um mínimo de 32% de SAF, dos quais uma cota mínima de 8% de SAF sintético, assim que disponível e comercializado, de 01-jan-2040 até 31-dez-2044. e) utilizar um mínimo de 38% de SAF, dos quais uma cota mínima de 11% de SAF sintético, assim que disponível e comercializado, de 01-jan-2045 até 31-dez-2049. f) utilizar um mínimo de 63% de SAF, dos quais uma cota mínima de 28% de SAF sintético, assim que disponível e comercializado, a partir de 01-jan-2050.	2025-2029 2030-2034 2035-2039 2040-2044 2045-2049 2050	● ● ●	Em 24 de outubro de 2022 a Azores Airlines realizou a primeira ligação aérea utilizando combustível de aviação sustentável (SAF) de Lisboa com destino a Ponta Delgada, com 165 passageiros, num Airbus A320. O combustível SAF utilizado nesta ligação incorporou 39% de matéria de origem renovável HEFA (Hydroprocessed Esters and Fatty Acids / Estéres e ácidos gordos hidroprocessados) o que representou uma redução de 35% das emissões totais de CO ₂ .
Analisar e avaliar a realização de protocolos e parcerias com organizações não governamentais regionais dedicados à atuação na área da sustentabilidade ambiental, com intuito do Grupo SATA contribuir para a sustentabilidade dos Açores a vários níveis (ex.: Lançamento de um projeto inovador, em parceria com a Universidade dos Açores e a Associação Agrícola de São Miguel, para criação de SAF a partir da produção de beterraba).	Final de 2025	● ● ●	Em curso.
Garantir o cumprimento das obrigações e normas dos organismos do setor da aviação, contribuindo para a redução do ruído ambiental.	-	✔	Em conformidade de acordo com o Annex 16 - Environmental Protection (ICAO).

social

- 28 INDICADORES CHAVE
- 29 AS NOSSAS PESSOAS
- 31 OS NOSSOS CLIENTES
- 32 A NOSSA COMUNIDADE

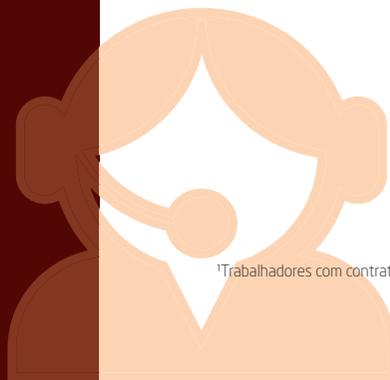




indicadores chave

No Grupo SATA temos procurado alicerçar a gestão de recursos humanos na conciliação da vida pessoal, familiar e profissional, colocando o reconhecimento dos trabalhadores no centro das nossas políticas corporativas.

Funcionários motivados concretizam melhor trabalho e empenham-se em oferecer aos clientes a melhor assistência possível e à comunidade toda a dedicação.



Os nossos recursos humanos

TRABALHADORES¹ **652**
ano 2021: **593**
ano 2020: **620**

HORAS DE
FORMAÇÃO **30.655**
ano 2021: **20.465**
ano 2020: **13.281**

CONSULTAS
MÉDICAS
REALIZADAS **567**
ano 2021: **474**
ano 2020: **186**

¹Trabalhadores com contrato permanente ou de prazo indeterminado.

Os nossos clientes e parceiros

35 novas soluções tecnológicas implementadas fizeram com que os clientes, parceiros e passageiros da Azores Airlines viessem a beneficiar de um serviço mais eficiente e mais cómodo.

A nossa comunidade

50 ações de apoio a iniciativas de cariz solidário, que envolveram tanto a Azores Airlines como a SATA Air Açores e que visaram a divulgação da arte, da cultura, dos costumes e vivências no arquipélago dos Açores. Para além destas, o acompanhamento diário das necessidades de quem servimos, através do transporte diário de bens, de passageiros com necessidade de assistência especial, de animais de estimação na cabine ou no porão, e de muitas outras situações que fazem parte da vida no arquipélago e da condição insular e ultraperiférica que o caracteriza.



as nossas pessoas

Em 2022, o quadro de pessoal da SATA Internacional-Azores Airlines continuou a apresentar-se dinâmico. Por um lado, foi necessário dar continuidade ao programa de reformas, pré-reformas e rescisão por mútuo acordo, cujas metas foram estabelecidas no Plano de Reestruturação e que importou concluir.

Por outro lado, e por força da extraordinária recuperação do tráfego pós-pandemia, houve que reforçar os quadros, em particular nas áreas operacionais, tendo em conta o crescimento inesperado do tráfego a que se assistiu nos Açores, que excedeu todas as previsões para o setor e que se destacou pela positiva, quando comparado com a tendência global.

Esta reorganização resultou no rejuvenescimento da idade média dos nossos quadros efetivos e no acolhimento de jovens que reforçaram a capacidade de resposta das companhias aéreas e assistência em terra, em particular, nos períodos de maior intensidade.

Trabalhadores com contratos permanentes ou de prazo indeterminado

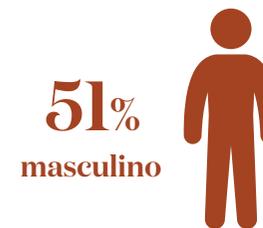
652

Trabalhadores com contratos temporários ou de prazo determinado

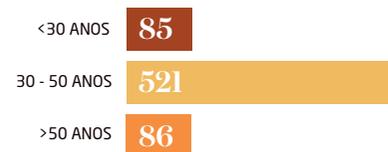
40

O clima de maior proximidade, sentido do topo às bases, reforçou o espírito de equipa e proporcionou um ambiente de trabalho mais saudável e propício ao desenvolvimento profissional. Em 2022 manteve-se o princípio de mobilidade interna, o que permitiu que muitos trabalhadores viessem voluntariamente a abraçar novas funções e novos desafios profissionais.

Num setor extremamente competitivo e regulado como o da aviação, não é de estranhar que a formação assuma uma parte muito relevante do investimento alocado ao desenvolvimento dos nossos recursos humanos, assumindo a componente do voo e da manutenção de aeronaves alguma preponderância sobre as áreas administrativas. No entanto, em 2022, e depois de um abrandamento forçado pela situação de pandemia, foram sendo gradualmente retomadas formações de carácter não obrigatório, mas importantes ao desenvolvimento profissional.



TRABALHADORES POR GÉNERO



TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA



TRABALHADORES POR LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA

número de ações de formação
ano 2021: 543
ano 2020: 512

volume de formandos
ano 2021: 1.669
ano 2020: 1.542

Formação por áreas da empresa	Operações de voo	Manutenção	Operações terrestres	Comercial	Outras áreas
Volume de formandos	743	354	104	118	159
Volume de horas	20.087	3.549	1.994	3.303	1.723

INDICADORES DE FORMAÇÃO



TRABALHADORES POR TIPO DE CONTRATO

compromissos

A paz social, num registo sem precedentes de continuidade em três anos (2020/2022), mostrou-se essencial para a recuperação em curso e para a garantia de sucesso na operação da Azores Airlines.

>> consulte informação mais detalhada no capítulo Aspectos Regulamentares, pág. 64>>

Ao longo do ano, fizemos por não descurar nos cuidados de saúde e meios de diagnóstico oferecidos aos trabalhadores. Para além de consultas de rotina obrigatórias, asseguradas por parceiros especializados em saúde no trabalho, estabelecemos uma parceria com o Hospital Internacional dos Açores, unidade hospitalar que promoveu rastreios cardiovasculares gratuitos. No que à Medicina do Trabalho diz respeito, verificámos um aumento generalizado em todo o tipo de exames e consultas, comparativamente ao ano anterior.

346 consultas médicas periódicas

95 consultas médicas ocasionais

126 consultas médicas de admissão

Sempre com o intuito preventivo, retomámos os rastreios ao Consumo de Álcool e Drogas e continuámos a participar, na totalidade, os seguros de saúde de todos os nossos funcionários, por forma a garantir o acesso a cuidados de saúde mais abrangentes.

Para além destas preocupações, acautelámos a implementação de um projeto em parceria com a Workwell, que tem o intuito de promover o equilíbrio físico e mental dos nossos trabalhadores, no âmbito do programa corporativo a que chamamos de SATA Saudável e que procurará promover a prevenção e a intervenção na importante área da saúde mental.

Porque a pandemia deu tréguas, mas persistiu no curso do ano, mantivemos a vigilância através da realização de testes antigénio, o

sata
SAUDÁVEL

que permitiu a continuação da atividade e o controle da propagação do vírus, no seio da organização.

E porque para além da saúde é igualmente importante zelar pelo bem-estar e condições de trabalho procedemos à renovação gradual do parque informático, demos continuidade ao processo de mudança de instalações já encetado no ano anterior e, por fim, implementámos um conjunto de novas ferramentas tecnológicas, por entre as quais o novo portal do colaborador onde o funcionário encontra, concentrada num só local, a informação interna que mais falta lhe faz. Por entre as inovações tecnológicas implementadas contam-se 16 novas aplicações que visaram, exclusivamente, melhorar o fluxo de informação interna.

Em 2022, concluímos um trabalho estruturante para a reorganização dos nossos recursos humanos. Abraçámos a revisão de todas as políticas corporativas existentes, para que se possam adaptar ao nosso modelo de governo. Ao código de ética e conduta, acrescentámos a política de direitos humanos, diversidade e inclusão e, ainda, a política de igualdade, não discriminação e combate ao assédio social. Políticas de Recursos Humanos que estabelecem regras de respeito pelos direitos humanos e a diversidade, proibindo veementemente todas as formas de trabalho forçado, conforme os regulamentos da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

Prosseguimos uma política inclusiva e de igualdade na gestão de um dos nossos ativos fundamentais - os colaboradores - e baseámos a sua atuação na implementação de boas práticas de não discriminação, responsabilidade social, defesa de elevados padrões éticos e de valores de confiança.

Comprometemo-nos a respeitar os direitos dos nossos colaboradores e a criar um ambiente no qual todos os funcionários possam trabalhar com segurança e serem tratados de forma justa.

Envidámos todos os esforços para prevenir o assédio no local de trabalho.

Criámos um canal interno de comunicação dedicado a receber denúncias relativas a Direitos Humanos, Diversidade e Igualdade de Oportunidades e realizámos ações de aconselhamento relativo a casos de assédio sexual no local de trabalho.

Procedemos a investigações detalhadas e garantimos a confidencialidade e prevenção de efeitos secundários que possam surgir para as pessoas.

Estamos constantemente empenhados em criar um ambiente de trabalho em que todos os direitos dos nossos colaboradores são plenamente respeitados.

As linhas gerais destas políticas encontram-se descritas no capítulo respeitante ao nosso Modelo de Governo. A maior sistematização de normas trouxe maior transparência e organização aos processos. E porque as políticas corporativas que nos guiam nas diversas dimensões da nossa organização devem ser implementadas e acompanhadas, disponibilizámos canais de comunicação



específicos para os pedidos de esclarecimento ou a manifestação de preocupações relacionadas com o Código de Ética ou com o seu cumprimento. Estes canais de comunicação são geridos pela *Chief Compliance Officer* de forma independente e imparcial.

i No ano de 2022, não foi efetuada qualquer comunicação de irregularidade nem solicitado qualquer esclarecimento sobre o Código de Ética e de Conduta.

Não concluímos o ano sem antes nos juntarmos ao Programa da IATA 25 By 2025, em prol da igualdade de género e essencialmente focado na igualdade de oportunidades, nomeadamente aquelas que são atribuídas no acesso a cargos de gestão. Tratou-se de um passo suplementar, que consubstancia a nossa política de igualdade e que procura assegurar uma efetiva igualdade de tratamento e de oportunidades de género, através do cumprimento escrupuloso de princípios da igualdade, quer na contratação quer na progressão de carreira, quer ainda na remuneração dos colaboradores. Tendo em conta a natureza da operação aérea, embora sejam criadas condições de acesso idênticas, ainda existe forte predominância de colaboradores do sexo masculino, em particular, nas áreas operacionais. Tem sido gradual, mas efetiva, a procura de áreas operacionais (pilotagem, em particular) por parte do sexo feminino. Cremos que a paridade será alcançada, naturalmente, no médio prazo.



OS NOSSOS clientes

Os nossos clientes são o centro do nosso negócio. Sem eles, o negócio não tem razão de existir. E, sendo assim, os novos projetos implementados em 2022, têm todos o mesmo fio condutor: servir melhor, garantir a segurança de todos os que utilizam os nossos serviços, superar as expectativas com vista a fidelizar. Ao fidelizar, estamos a assegurar a sustentabilidade e a viabilidade do negócio, no futuro.

Em 2022 continuámos na senda da transformação tecnológica, fazendo melhor uso dos recursos existentes e procedendo à digitalização de processos relacionados com os serviços que prestamos aos nossos clientes aéreos, parceiros comerciais e clientes finais. Este esforço permitiu conquistar eficiência, graças à implementação de ferramentas assentes em novas tecnologias. A implementação de um novo portefólio tarifário na Azores Airlines, concretizado em 2022 e que foi dado a conhecer aos passageiros no início do ano de 2023, proporcionou mais escolhas a quem viaja e a possibilidade de adquirir serviços complementares à viagem de uma forma mais simples.

Para o conforto dos passageiros, demos início ao processo de renovação das cabines das



aeronaves, respeitando, naturalmente, os planos de manutenção previstos, e por forma a uniformizar os interiores e com o intuito de oferecer viagens mais aconchegantes e em ambiente original e exclusivo da companhia aérea açoriana.

Ao longo do ano, e sempre que uma data festiva acontece no calendário do arquipélago dos Açores, levamos para bordo, um pouco deste nosso espírito açoriano. Festejámos com os nossos passageiros, dias especiais como o Natal e o Ano Novo, mas também, o dia das Amigas e dos Amigos, Carnaval, dia de São Valentim, a Páscoa e o dia da Região Autónoma dos Açores. E para além das datas festivas, marcadas com a oferta de um mimo tradicional da Região, continuámos a querer aconchegar os nossos passageiros com a oferta de refeições ligeiras a bordo, que privilegiaram os produtos dos Açores, um gesto de cortesia que faz parte do nosso quotidiano.

E porque voar pode ser, para nós, o nosso trabalho e a nossa paixão, mas para alguns coloca um desafio difícil de vencer, mantivemos ativo o nosso programa Happy Flyer, que proporciona um acolhimento diferente a quem precisa de uma ajuda extra para ultrapassar o seu receio em voar. Ao longo do ano, tivemos a satisfação de constatar que, com uma pequena ajuda, conseguimos



oferta de refeições ligeiras a bordo, que privilegiam os produtos dos Açores

processo de renovação das cabines, onde todos os detalhes são pensados para proporcionar uma experiência sensorial capaz de nos transportar para os Açores, mesmo antes do avião aterrar.

transformar passageiros receosos em viajantes mais frequentes e mais descontraídos. E com isso sentimos-nos imensamente orgulhosos e satisfeitos.

Na impossibilidade de listar tudo o que foi implementado em 2022 vamos, no entanto, destacar **a introdução de melhorias na ferramenta de reservas do site www.azoresairlines.pt que resultaram num aumento de 37% das vendas online**, quando comparado com o ano transato.

Ainda em 2021, havíamos definido como meta resolver os processos relativos a reembolsos, indemnizações e outras complicações decorrentes da aquisição de passagens aéreas, em menos de 30 dias. Apesar do fluxo de passageiros ter aumentado, conseguimos manter o objetivo e até reduzir ligeiramente o tempo de resposta. **Estamos a concluir processos num prazo máximo de 27 dias.** Nesta mesma área do Customer Care, introduzimos uma nova plataforma para tratamento de reclamações, sugestões e elogios, o que permitiu melhorar o tempo de resposta aos nossos clientes.

Porque o online conquistou terreno, mas o offline continua a ser muito relevante para nós, investimos na relocalização de duas representações da marca SATA no exterior, através de um ponto de venda físico em Fall River e de uma loja em Turlock, Califórnia, que veio a ser inaugurada no início de 2023. A transferência destes dois balcões permite estar hoje mais perto dos nossos clientes mais frequentes e da Diáspora Açoriana.





a nossa comunidade

A responsabilidade social corporativa é uma expressão natural da nossa atividade. A nossa missão empresarial assenta na prestação de um serviço de transporte aéreo à comunidade, pelo que o desenvolvimento do nosso negócio atende a este princípio fundamental.

Por isso, fomentamos o envolvimento dos nossos colaboradores em ações de solidariedade com vista à criação de valor e desenvolvimento de projetos, promovendo a ligação entre clientes, comunidade, colaboradores e empresas.



Em 2022 desenvolvemos um conjunto de iniciativas que totalizaram mais de meia centena de apoios institucionais a causas distintas. Disponibilizámos os recursos de que dispomos, através de facilidades de transporte, por forma a cooperar em iniciativas de carácter solidário, cultural e de promoção da região na qual nos inserimos. Para além deste apoio material, proporcionámos:

- ✈️ **batismos de voo a crianças e idosos que nunca haviam tido esta oportunidade;**
- 👉 **reunimos esforços para levar bens de primeira necessidade a instituições que cuidam de crianças e jovens em situação de abandono;**
- 🎵 **facilitámos o transporte de instrumentos musicais e de equipamento desportivo, tendo em conta as atividades culturais e desportivas que se desenvolvem no arquipélago dos Açores;**
- 🙏 **fomos sensíveis aos apelos da nossa comunidade e procurámos apoiar iniciativas que considerámos meritórias, sem fins lucrativos, que visam melhorar a vida de quem mais precisa.**

No nosso quotidiano, muitas são as vezes em que readaptamos os nossos serviços por forma a melhor atender às necessidades que vão surgindo, quer seja no transporte de doentes ou de bens de primeiras necessidades que carecem de chegar a todas as ilhas do arquipélago.

É desta forma que materializamos o conceito de proximidade com a nossa comunidade: atentos ao que se passa ao nosso redor e disponíveis para nos adaptarmos às novas situações que surgem, a cada momento.

Alinhados com a Política de Sustentabilidade, Cidadania e Voluntariado firmámos uma parceria com a UPNDO que tem o intuito de incentivar o bem-estar através da concretização de projetos de voluntariado em prol da comunidade. Um círculo virtuoso que estimula a cooperação e o trabalho de equipa, desenvolve o gosto pela vida em comunidade e fomenta o espírito de entajuda.

Entre outros compromissos assumidos em anos anteriores e que continuaram o seu caminho de concretização, destacamos a criação do Cluster Grace Açores, do qual fomos membros fundadores, e que pretende congrega o tecido empresarial dos Açores, em prol do desenvolvimento sustentável do arquipélago. Conscientes de que este caminho não se faz sozinho, não poupámos esforços para ser uma das forças motoras deste projeto de desenvolvimento e de crescimento responsável do arquipélago no qual estamos inseridos. Temos por objetivos

promover a disseminação do conhecimento sobre temas prioritários da agenda da sustentabilidade; dinamizar iniciativas pela partilha de boas práticas com os Associados e de interação entre empresas regionais, nacionais e internacionais e assim despertar para os temas prioritários na agenda da Sustentabilidade nos Açores, incluindo a implementação dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU.

A evidenciar o nosso compromisso, terminámos o ano dando início ao processo de certificação NP 4469 – Responsabilidade Social em colaboração com a APCER – Associação Portuguesa de Certificação, que juntaremos a outras iniciativas em curso.

E porque o trabalho nunca terminará e, a cada ano, queremos ser capazes de fazer mais pelo nosso ecossistema e pela nossa comunidade, dedicamos um capítulo deste relatório ao tema da Sustentabilidade Ambiental, onde encontrará os princípios que norteiam o nosso caminho e que se aplicam, transversalmente, às três empresas do Grupo SATA.

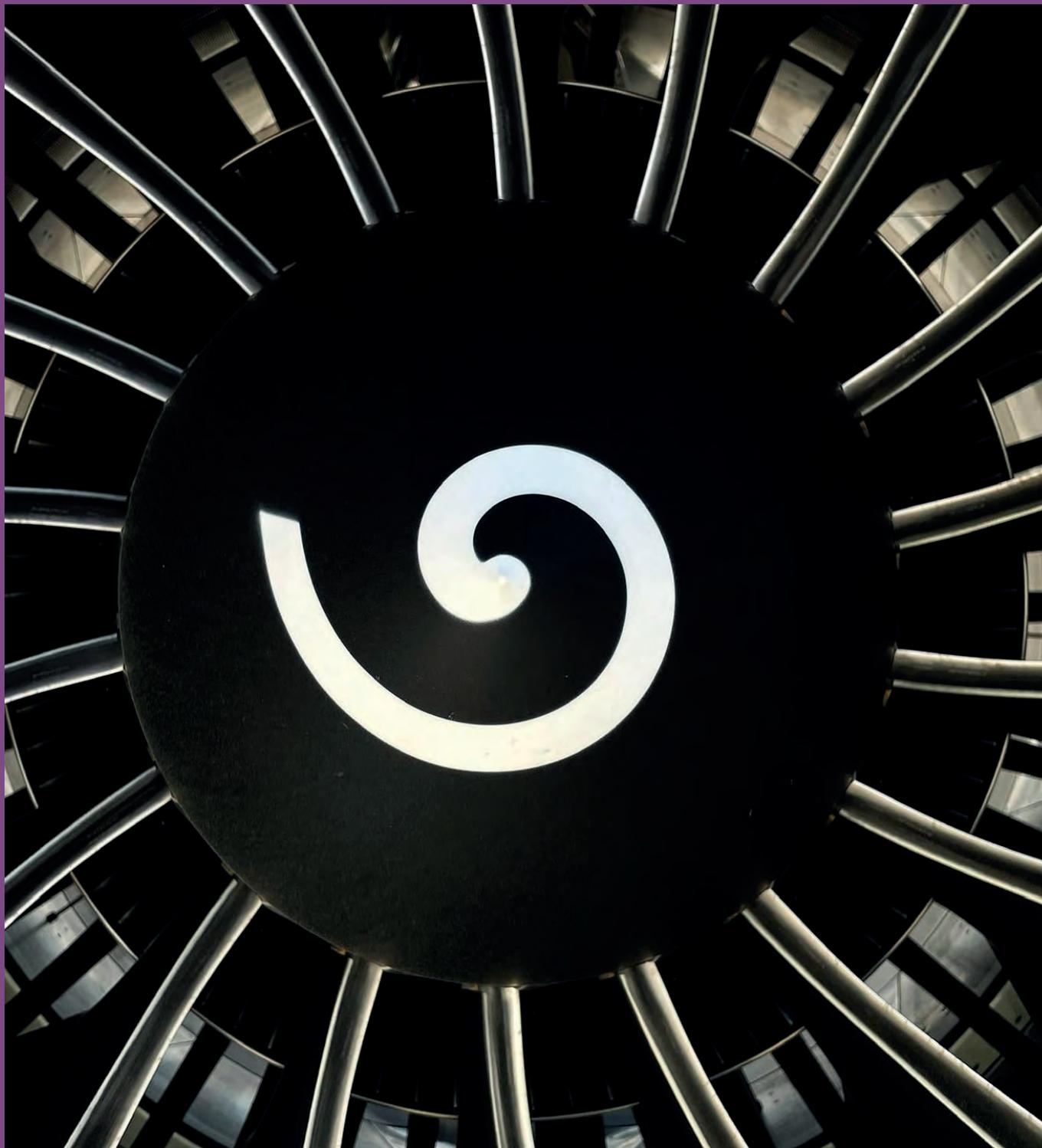
modelo de governo

34 COMPROMISSOS

35 MODELO DE GOVERNO

38 GESTÃO DO RISCO

41 POLÍTICAS CORPORATIVAS





OS NOSSOS compromissos

Implementámos um conjunto de mecanismos através dos quais se materializa a gestão e o controlo das diversas empresas que compõem o Grupo SATA, onde se incluem instrumentos que permitem avaliar e responsabilizar os administradores pela sua gestão e performance.

O modelo de Governance assenta assim:

- Na implementação de uma filosofia de gestão profissionalizada, baseada em competências adequadas e no incremento da capacidade produtiva segundo os mais exigentes parâmetros de qualidade, em prol do cumprimento da sua missão;
- Na adoção das melhores práticas de gestão, segundo os Princípios de Bom Governo das empresas do Setor Empresarial do Estado;
- No desenvolvimento de uma cultura organizacional orientada para a excelência do desempenho, através da utilização de um conjunto de práticas empresariais de referência, que possibilitem à empresa o sucesso no caminho da procura da sustentabilidade empresarial, assente, fundamentalmente, numa filosofia de gestão que contemple as dimensões económica, ambiental, social e ética.

Uma gestão Sustentável

Assumimos o firme compromisso de atuar de forma ética e responsável com os nossos colaboradores, clientes, fornecedores e parceiros de negócio. A confiança é um ativo fundamental na condução dos nossos negócios, sem o qual não é possível estabelecer relações duradouras com os nossos stakeholders. Construir esta base de confiança requer um empenho constante que tenha em conta princípios éticos e de negócio responsável.

Profissionalismo, integridade, transparência e independência são princípios éticos e de negócio responsável, que refletem o modo como queremos conduzir as nossas atividades. Estes princípios, que estão consagrados no nosso Código de Ética e de Conduta, sustentam a nossa ambição e os objetivos de crescimento que queremos alcançar. Conscientes do impacto das questões de ética na nossa reputação e de modo a assegurar o alinhamento de toda a organização com os valores que defendemos, dispomos de ferramentas, estruturas e mecanismos que garantem uma gestão criteriosa destas matérias.

Sabemos que só através da aplicação consistente e regular dos nossos princípios éticos será possível manter a confiança dos nossos stakeholders, o que implica uma aposta contínua na sensibilização e compreensão da abrangência destes temas. Nesse sentido, promovemos ações de formação e ações de comunicação sobre estas temáticas e disponibilizamos com grande destaque o nosso Código de Ética e de Conduta na intranet da Empresa, bem como todas as Políticas e Regulamentos Internos que concretizam e especificam os princípios que advogamos.

Compliance - Conformidade e Rigor

O cumprimento da legislação e regulamentação, quer externa, quer interna, constitui um compromisso fundamental para as empresas SATA, exigindo aos colaboradores e prestadores de serviços que atuem em seu nome, que pautem o seu comportamento de acordo com este compromisso, não tolerando a prática de quaisquer atos

ou omissões, que constituam violação ou incumprimento de normas. Neste sentido, assumimos uma política de tolerância zero, relativamente a qualquer tipo de ato desconforme às regras legais e regulamentares aplicáveis, assente nos princípios de transparência e justiça, no que respeita à prevenção e combate a atos ilícitos, nomeadamente a práticas associadas ao suborno, corrupção, branqueamento de capitais e financiamento do terrorismo, entre outros.

Em alinhamento com esta política foi criada a Direção de Governance e Compliance, cujas responsabilidades passam por promover o respeito e o cumprimento da lei e regulamentos em vigor, por meio da implementação de um Sistema de Gestão de Risco, alinhado com as melhores práticas internacionais de gestão de risco, controlo interno e prevenção de fraude. Esta preocupação demonstra uma clara intenção da gestão de topo em garantir que toda a organização contribui para a implementação dos objetivos estratégicos do Grupo SATA.

O modelo de governo assenta num sistema de controlo interno baseado em “3 linhas”, com o intuito de identificar e gerir adequadamente os riscos decorrentes da atividade, que assegura uma clara separação de funções e garante a sua independência, nos termos do qual a 1ª linha é representada pelas áreas responsáveis pela operacionalização da gestão de risco e respetivos controlos no exercício das suas funções, nomeadamente as áreas de negócio; A 2ª linha de defesa detém uma função de supervisão, sendo representada pelas funções-chave – gestão de risco, designadamente a área de compliance – cuja principal responsabilidade neste âmbito reside na sistematização das normas e políticas e monitorização do sistema de gestão de risco e controlo interno, realizando controlos de 2º nível. À 3ª linha cabe uma função de auditoria independente, executada pela Auditoria Interna.



modelo de governo

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

ASSEMBLEIA GERAL

Responsabilidades

- Analisar e aprovar documentos de prestação de contas individuais e consolidadas, deliberando sobre a aplicação de resultados do exercício, alterações de participação de capital, aumentos de capital e contratação de empréstimos (nas condições previstas);
- Analisar e aprovar as linhas e as orientações de carácter estratégico;
- Eleger os membros dos órgãos sociais, definindo a fixação e alteração da sua remuneração.

Presidente: Carlos Eduardo da Silva Melo Bento¹

Vice-Presidente: Sara Cristina Brum de Medeiros¹

Secretário: Joana Torres Decq Mota

Remuneração

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

Principais deliberações

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

Reuniões

N.º reuniões: 1

% de participação: 100%

¹ A 03 de abril de 2023, tomaram posse os novos e atuais membros da Assembleia Geral:

- Presidente: Maria do Sameiro Mesquita Gabriel
- Vice-Presidente: Pedro Aguiar Ribeiro da Costa
- Secretária: Joana Torres Decq Mota

CONSELHO FISCAL

Responsabilidades

- Fiscalizar a administração da empresa relativamente ao cumprimento da lei, estatutos e regulamentos aplicáveis;
- Verificar e elaborar um parecer sobre os documentos de prestação de contas através da realização de auditorias internas, assegurando o cumprimento dos padrões internacionais definidos.

Presidente: Rúben Mota Cordeiro

Vogais do Conselho Fiscal: Catarina Isabel Furtado Pacheco,
Vera Silva Amaro

Vogal Suplente: Marco António Fernando Chaves

Remuneração

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

REVISOR OFICIAL DE CONTAS

Revisor Oficial de Contas: Manuel Luis Fernandes Branco

Remuneração

14.500 € pelos serviços de auditoria efetuados e revisão legal das contas.

- Data da primeira designação: 2017

- Número de mandatos: 3

- Duração do mandato: 3 anos civis

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Responsabilidades

- Gerir os negócios da empresa e tomar decisões relativas ao objeto social que são da sua exclusiva competência e responsabilidade;
- Aprovar os principais objetivos, políticas e orientações de gestão;
- Monitorizar e garantir o alinhamento dos objetivos, políticas e orientações com as atividades a desenvolver, no sentido de satisfazer e maximizar os interesses do acionista.



Presidente da SATA Air Açores, SATA Internacional – Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos
Luís Manuel da Silva Rodrigues

Remuneração

Sem remuneração (que é paga pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.)

Reuniões

N.º reuniões: 18
% de participação: 100%

Pelouros

- Secretaria Geral
- Auditoria Interna
- SATA Gestão de Aeródromos
- Gabinete de Responsabilidade Social, Segurança, Saúde no Trabalho
- Gabinete de Marca e Relações Externas
- Direção de Sustentabilidade
- Direção de Desenvolvimento de Pessoas
- Direção de Marketing e Vendas
- Direção de Rede e Receita que inclui i) Serviço de Carga e ii) Charters

Vogal Executivo da SATA Air Açores, SATA Internacional – Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos
Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves

Remuneração

Sem remuneração (que é paga pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.)

Reuniões

N.º reuniões: 18
% de participação: 100%

Pelouros

- Direção de Contabilidade e Fiscalidade
- Direção Financeira Corporativa
- Direção Revenue Accounting
- Direção Geral de Serviços Partilhados que inclui: i) Sistemas de Informação; ii) Gestão de contratos; iii) Tesouraria e Gestão de terceiros; iv) Inovação e Qualidade; v) Gestão de Projetos; vi) Compras e Logística e vii) Operações de Recursos Humanos
- Proteção de Dados
- Direção de Equipamentos e Património
- Direção de Planeamento e Controlo de Gestão
- Gabinete de Serviços Jurídicos
- Gabinete de Despacho Aduaneiro
- Gabinete de Segurança da Informação
- Direção de Governance e Compliance Legal

Vogal Executivo da SATA Air Açores, SATA Internacional – Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos
Mário Rogério Carvalho Chaves

Remuneração

Sem remuneração (que é paga pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.)

Reuniões

N.º reuniões: 17
% de participação: 94%

Pelouros

- Gabinete de Segurança
- Gabinete de Monitorização da Conformidade
- Gabinete de Segurança Operacional
- Gabinete de Suporte Operacional
- Gabinete de Planeamento de Emergência
- Direção de Operações de Voo
- Direção de Treino e Formação e Direção de Treino e Instrução de Tripulações
- Direção de Continuidade da Aeronavegabilidade
- Direção de Manutenção de Aeronaves e Direção de Manutenção e Engenharia
- Direção de Operações Terrestres
- Direção de Handling
- Centro de Coordenação Operacional

**A 03 de abril de 2023, tomaram posse os novos e atuais administradores do Grupo SATA:
Teresa Gonçalves, Dinis Modesto e José Roque.**

Presidente da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos
Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves

Pelouros

- Secretaria Geral
- Auditoria
- SATA Gestão de Aeródromos
- Gabinete de Responsabilidade Social, Segurança, Saúde no Trabalho
- Direção de Vendas & Marca, Marketing e Comunicação
- Direção de Sustentabilidade
- Direção de Desenvolvimento de Pessoas
- Direção de Planeamento e Controlo de Gestão
- Gabinete de Serviços Jurídicos
- Proteção de Dados
- Direção de Governance e Compliance Legal
- Gabinete de Relações Externas

Vogal Executivo da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos
Dinis Miguel Carvalho Modesto

Pelouros

- Direção de Contabilidade e Fiscalidade
- Direção de Finanças Corporativas
- Direção Revenue Accounting
- Direção Geral de Serviços Partilhados que inclui: i) Sistemas de Informação; ii) Gestão de contratos; iii) Tesouraria e Gestão de terceiros; iv) Inovação e Qualidade; v) Gestão de Projetos; vi) Compras e Logística e vii) Operações de Recursos Humanos
- Gabinete de Despacho Aduaneiro
- Gabinete de Segurança da Informação
- Gabinete de Equipamentos e Património

Vogal Executivo da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos
José Carlos Laia Roque

Pelouros

- Gabinete de Segurança
- Gabinete de Monitorização da Conformidade
- Gabinete de Segurança Operacional
- Gabinete de Suporte Operacional
- Gabinete de Planeamento de Emergência
- Direção de Operações de Voo
- Direção de Treino e Formação e Direção de Treino e Instrução de Tripulações
- Direção de Gestão da Continuidade da Aeronavegabilidade
- Direção de Manutenção de Aeronaves
- Direção de Operações Terrestres
- Coordenação e Controlo Operacional
- Direção de Rede e Receita que inclui i) Serviço de Carga e ii) Charters



gestão do risco

A gestão do risco integra todas as atividades da SATA e as componentes da sua estrutura encontram-se no sistema de gestão e na tomada de decisão.

—

O ambiente regulamentar e de incerteza, os fenómenos da natureza, as tendências de liberalização que acentuam a concorrência e a complexidade operacional, são fatores que caracterizam o setor do transporte aéreo em geral e as áreas de negócio da SATA em particular, constituindo-se como as alavancas da exposição da empresa a um número significativo de riscos.

A gestão do risco está intrinsecamente presente na cultura da SATA e em todos os seus processos de gestão, permitindo implementar de forma contínua mecanismos de identificação, mapeamento, monitorização e avaliação dos riscos em processo existentes, bem como a capacitação, implementação e atualização de novos modelos de gestão, com a finalidade de identificar o grau de vulnerabilidade da Empresa e propor medidas para a sua mitigação.

—

RISCOS FINANCEIROS

Risco da taxa de câmbio

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

Devido à instabilidade do par EUR/USD, o Grupo SATA tem negociados, instrumentos financeiros que garantiram em 2022, de forma efetiva, uma cobertura de 45% do volume de dólares movimentados minimizando, desta forma, o risco de exposição a variações na taxa de câmbio desta divisa no valor dos seus ativos e passivos. Esta cobertura permitiu uma poupança aproximada de 1,9M EUR, considerando os câmbios à data da transação da moeda.

Risco de crédito

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

O aumento do risco de perda, consequência dos impactos macroeconómicos atuais, obriga a uma avaliação da situação económica dos clientes e da possibilidade da existência de imparidades futuras.

Risco de liquidez e capital

O risco de fontes de financiamento insuficientes para satisfazer as necessidades de saídas de caixa para atividades operacionais e de financiamento, investimentos, remuneração dos acionistas e reembolso da dívida é avaliado e minimizado através da gestão centralizada das necessidades de tesouraria pelo departamento financeiro do Grupo SATA e pela manutenção de linhas de crédito negociadas com entidades bancárias.

Risco de taxa de juro

O risco associado à flutuação da taxa de juro tem impacto no serviço da dívida contratada. Os riscos da taxa de juro estão essencialmente relacionados com os juros suportados com a contratação de diversos empréstimos com taxas de juro em Euro, as quais têm historicamente uma volatilidade baixa. Para os empréstimos de longo prazo e como forma de cobrir

uma eventual variação da taxa de juro a longo prazo, a empresa contrata, sempre que apropriado e possível, taxas de juro fixas, para cobrir o risco de flutuação das taxas de juro.

No que concerne à reforma das taxas de juro de referência, uma vez que os instrumentos financeiros detidos pela empresa estão expostos apenas à Euribor, e dado o potencial do seu aumento, já estão a ser consideradas medidas de proteção de taxa de juro que mitiguem impactos a considerar na mensuração e classificação dos instrumentos financeiros.

RISCOS ESTRATÉGICOS

Regulamentação do setor

As constantes alterações ao nível da regulação e orientações internacionais a que o Grupo SATA está exposto exigem uma monitorização orientada, eficaz e atempada para assegurar o sucesso das operações. O Grupo SATA mantém, através de departamentos especializados nestas matérias, um acompanhamento sistemático das orientações emanadas pelas Entidades Aeronáuticas, no sentido de se implementarem as medidas e orientações de segurança definidas.

Políticos

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

Recursos humanos

Os recursos humanos são um ativo de grande importância estratégica no Grupo SATA, pelo que procuramos manter todos os trabalhadores motivados e alinhados com os objetivos e valores da empresa.

Neste sentido, adotamos várias medidas de comunicação interna assentes numa postura de diálogo aberto e transparente entre o Conselho de Administração e todos os trabalhadores da empresa e os seus representantes, Sindicatos e Comissões de Trabalhadores.

Esta comunicação é assegurada por vários canais desenvolvidos para o efeito: portal do colaborador "MY SATA", Blogue Interno "Voamos Juntos" e e-mail "I Belong".

Ética e cultura organizacional

O Grupo SATA possui um Código de Ética e Conduta, divulgado junto de todos os trabalhadores, que estabelece orientações e padrões de atuação, identificando os princípios e as normas de conduta que cada um deve respeitar na promoção de um ambiente de trabalho íntegro, justo e honesto, na relação com os seus stakeholders. Existe, também, um canal de reporte interno de comportamentos não éticos e de receção de reclamações relacionadas a um plano de prevenção de riscos de corrupção e infrações conexas, que abrange todas as operações das empresas do grupo.

RISCOS OPERACIONAIS

Sistemas de informação

No Grupo SATA, todas as áreas de negócio são suportadas por equipamentos e ferramentas informáticas que funcionam em interfaces definidos para garantir a fiabilidade, a segurança e a disponibilidade da informação de forma adequada. O Grupo SATA reconhece a Segurança da Informação e a Cibersegurança como objetivos estratégicos e requisitos fundamentais do negócio, assumindo esse compromisso ao nível da gestão de topo, tendo para o efeito criado na sua orgânica o Gabinete de Segurança de Informação com competências específicas nestas matérias. No desenvolvimento de aplicações é assegurada a implementação de sistemas de autenticação robustos que permitem não só garantir o acesso à informação de forma controlada, como também assegurar a autenticidade e fiabilidade da informação disponibilizada.

Prevenir, detetar e reagir às novas ameaças cibernéticas decorrentes da digitalização são os designios que estiveram na base do reforço da atenção e robustecimento dos controlos internos implementados na Organização.

A Política de Segurança de Informação, estabelece a segurança da informação como um fator competitivo, gerador de confiança nos seus stakeholders (passageiros, prestadores de serviços, parceiros de code-share, parceiros de alianças, bancos e financiadores), mas também como uma responsabilidade crítica no contexto social, como resultado do papel das empresas do Grupo SATA como prestador de serviços essenciais e responsável pelo tratamento de grandes volumes de dados pessoais de clientes e colaboradores.

Esta política de carácter geral é a base do plano de segurança da informação, tendo sido aprofundada através da definição de políticas específicas, acompanhadas dos respetivos procedimentos, práticas e controlos.

A criação de um centro de operações de segurança, com definição de procedimentos formais para gestão de incidentes e gestão de vulnerabilidades, a formação dos seus colaboradores sobre boas práticas e consciencialização para o cibercrime, e a participação no ISAC nacional para o setor da Aviação Civil e no ISAC da Região Autónoma dos Açores destacam-se entre as iniciativas de gestão de riscos de ameaças cibernéticas realizadas no ano de 2022.

Risco de corrupção, suborno, fraude e branqueamento

O Grupo SATA tem como prioridade a promoção de mecanismos que garantam que todos os colaboradores e prestadores de serviço, se pautem por elevados padrões éticos, de integridade negocial, consciência, responsabilidade social e pelo rigoroso cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis.

Neste contexto, e em complemento do Código de Ética e Conduta, o Grupo SATA aprovou em 2022 uma Política Anticorrupção que concretiza os princípios e deveres éticos dele constantes, em matéria de honestidade e integridade, onde se acautela:

- Relação com terceiros de forma a assegurar que terceiros como fornecedores, parceiros de negócios/contrapartes, beneficiários de patrocínios/donativos, candidatos a colaboradores e outros terceiros observem um conjunto de princípios em termos de integridade;
- Atribuição de patrocínios, no âmbito da qual deve ser assegurada a análise de integridade dos respetivos beneficiários e monitorizada a efetiva aplicação dos apoios concedidos;
- Aceitação de ofertas, benefícios e vantagens e mecanismos de aprovação para situações de exceção, com vista a garantir uma maior transparência e a mitigação de situações, ainda que aparentes ou potenciais, de má conduta ou de conduta imprópria;
- Gestão de conflitos de interesses em que se estabelecem as regras de atuação no âmbito da prevenção, deteção e gestão de situações aparentes, potenciais ou reais de Conflito de Interesses, com vista a garantir isenção e transparência no processo decisório e a prevenir situações de má conduta ou conduta imprópria

O nosso plano de gestão de riscos de corrupção e infrações conexas abrange controlos específicos nestas matérias, sendo anualmente objeto de verificação e reporte. Nele encontram-se definidos os procedimentos e controlos anticorrupção a ter em consideração nas áreas de maior preocupação.

Temos uma política de tolerância zero face a qualquer ato de corrupção, a qual é permanentemente reforçada através de campanhas de divulgação e sensibilização internas, e mailing

dos órgãos de gestão. Neste contexto destacamos a Política Anticorrupção e a Política de Aceitação de ofertas, benefícios e vantagens, ambas aprovadas pelo Conselho de Administração em 2022.

Mitigação dos riscos e Comunicação de irregularidades

Com a crescente preocupação no combate à corrupção, foi aprovado em 2021 o regime geral de prevenção da corrupção, de onde resulta a exigência de disponibilização por parte das empresas de um canal de denúncias. Para o efeito, em 2022, o Grupo SATA disponibilizou uma Linha de Ética, que permite a qualquer colaborador ou stakeholder relacionado com a empresa comunicar irregularidades de forma confidencial e anónima, tendo igualmente para o efeito aprovado um Regulamento para o Canal de Denúncias de Irregularidades ("whistleblowing") disponível em https://azo-cdn.azureedge.net/sites/default/files/2022-07/Regulamento_Canal_de_Denuncia_de_Irregularidades.pdf

Foram igualmente disponibilizados outros canais de comunicação específicos para os pedidos de esclarecimento ou a manifestação de preocupações relacionadas com o Código de Ética ou o seu cumprimento, originados por Colaboradores, Parceiros, Fornecedores, Clientes ou terceiros, também sob a gestão da Direção de Governance e Compliance.

Estes canais de comunicação são geridos pela Chief Compliance Officer, de forma independente e imparcial, a quem compete:

- Receber, analisar e responder aos pedidos de esclarecimento relacionadas com o cumprimento do Código de Ética e de Conduta, seja através de pedidos dirigidos às chefias, à Direção de Desenvolvimento de Pessoas ou através do e-mail criado para o efeito;
- Analisar e investigar as denúncias relacionadas com as alegadas violações do Código de Ética, em função das respetivas competências;
- Solicitar à Auditoria Interna, no âmbito das suas competências, as investigações que se revelem necessárias a cada momento;
- Elaborar pareceres sobre medidas a adotar em consequência das investigações;
- Promover e acompanhar a implementação do Código de Ética, nomeadamente no que diz respeito a ações de comunicação, sensibilização e formação dos colaboradores, fornecedores e parceiros, no sentido do fortalecimento de uma cultura ética;
- Emitir parecer, quando solicitado, sobre o código de Ética e de conduta, ou práticas éticas profissionais;

No ano de 2022 não foi efetuada qualquer comunicação de irregularidades nem solicitado qualquer esclarecimento sobre o Código de Ética e de Conduta, pelo que o computo é 0 (zero).

Safety & Security

No que diz respeito à segurança da operação no âmbito Safety e Security dos trabalhadores e dos clientes, das instalações e das aeronaves, todos os processos estão orientados para a identificação e mitigação de riscos e de ameaças a que as operações estão expostas.

A área Security está regulada por legislação internacional e nacional cujo enfoque é prevenir ameaças intencionais contra a aviação civil. A formação por áreas de trabalho, a análise e resposta a reportes, os grupos de trabalho e as ações de controlo de qualidade internas e externas permitem identificar causas, corrigir e controlar vulnerabilidades e atualizar procedimentos, de modo a minimizar a exposição a ameaças contra a segurança da aviação civil.

Risco ambiental

Os impactos das alterações climáticas traduzem-se em riscos ambientais para o Grupo SATA. Para além dos potenciais efeitos nefastos no ar, solo e água, os desafios do setor e a alteração dos vários diplomas legais no âmbito ambiental podem representar variações no preço das licenças de carbono (CO₂), nas taxas de valorização de resíduos, na aplicação de coimas e na necessidade de investimento progressivo para aplicação de soluções ecológicas, incrementando significativamente os custos operacionais.

Com o objetivo de cumprir com os compromissos mundiais para a redução dos impactos ambientais e propor estratégias na organização, aliadas à monitorização permanente dos respetivos indicadores, promovemos a identificação dos riscos e as respetivas medidas de mitigação, assegurando, também, o acompanhamento das metas e dos objetivos definidos. Neste sentido, em parceria com a IATA, o Grupo SATA aderiu ao IEnvA, programa coordenado pela IATA que desenvolve e garante a implementação de práticas ambientais robustas e específicas para o setor da aviação. Com o selo IEnvA conseguimos demonstrar aos nossos stakeholders que temos e mantemos um desempenho ambiental e de sustentabilidade de acordo com as melhores práticas do setor.

RISCOS HAZARD

Desastres naturais e acidentes

A atividade do Grupo SATA está sujeita a vários eventos naturais como maremotos, terramotos, nevoeiros fortes e

cinzas vulcânicas, e eventos sociais como greves que, além de provocarem constrangimentos sociais, podem acarretar perdas de receitas significativas e/ou custos adicionais. Há também o risco, embora reduzido, presente, de acidente ou incidente grave com uma das aeronaves.

No Grupo SATA existem procedimentos definidos no Emergency Response Plan e são realizados variados simulacros com o objetivo de assegurar a preparação na resposta à emergência.

Riscos de Privacidade - Proteção de Dados Pessoais

Os riscos de privacidade assumem cada vez mais uma maior relevância, associados sobretudo aos requisitos legais e regulamentares sobre proteção de dados pessoais. Existe o risco da informação sobre dados pessoais de clientes e colaboradores não estar completamente protegida, de modo a salvaguardar os requisitos legais e o direito fundamental de cada indivíduo decidir quem deve ter acesso aos dados e como os mesmos devem ser tratados.

Para endereçar estes riscos, as empresas SATA mantêm um programa de iniciativas com o objetivo de implementar processos para Proteção de Dados Pessoais, bem como para monitorizar e melhorar continuamente a conformidade com o Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD) e outras regulamentações com impacto na privacidade.

Neste âmbito destacamos, como exemplos, a revisão/criação de Políticas e Regras de Privacidade, o reforço de controlos e de monitorização sobre os processos para exercício de direitos de titulares de dados pessoais, assim como o robustecimento contínuo de processos de gestão de cliente e de colaboradores (consentimentos, autenticação, etc.).

Foi definido um conjunto de metodologias e procedimentos com vista a salvaguardar a proteção de dados em todos os novos projetos com o intuito de monitorizar a forma de como podem impactar na privacidade dos titulares de dados, nomeadamente através de:

- avaliações de risco e de impacto;
- processos de Privacy by Design;
- resposta ao exercício de direitos;
- gestão de subcontratantes;
- tratamento de violações de dados pessoais;
- obrigações de confidencialidade, de sigilo e de proteção de dados pessoais, através da assinatura de termos de responsabilidade e de acordos de tratamento de dados por parte de parceiros e colaboradores e parceiros.

No sentido da inovação, têm-se apostado em otimizar processos de controlo, como acontece quando os titulares dos dados são

colaboradores, na medida em que o aviso sobre o tratamento de dados, complementar às cláusulas dos contratos de trabalho, os seus consentimentos e toda a gestão dos seus dados, encontra-se disponível, a todo o tempo, em espaço reservado ao mesmo, aumentando os níveis de controlo pelo próprio e a confiança no seu tratamento.

Por outro lado, tem-se aumentado os níveis de exigência junto dos parceiros SATA, com análise de risco mais detalhada junto destes.

Nas políticas de privacidade, assim como em todos os documentos que procedem à recolha de dados pessoais são disponibilizados os contactos do Encarregado de Proteção de Dados (EPD), bem como, contactos da própria entidade responsável pelo tratamento de dados, através dos quais, os titulares dos dados podem exercer os seus direitos em matéria de proteção de dados pessoais, e pedir informação ou esclarecimentos sobre os seus dados e apresentar reclamações. O Encarregado de Proteção de Dados (EPD), tem como principais responsabilidades:

- Monitorizar a conformidade do tratamento de dados com as normas aplicáveis – Ser um ponto de contacto com o titular dos dados
 - Cooperar com a Comissão Nacional de Proteção de Dados
 - Prestar informação e aconselhamento sobre as obrigações no âmbito da privacidade e proteção de dados.
- O EPD tem sobretudo um papel de suporte à conformidade, essencialmente através de consultoria e parecer. No ano de 2022, o EDP recebeu no conjunto das empresas do grupo: Reclamações em relação à proteção de dados (1); Resposta a pedidos por parte de titulares dos dados (4); Violações de dados pessoais (1); Notificação de autoridade reguladora (2).

Minimizar o impacto dos riscos na organização, reduzir a incerteza e a volatilidade da sua ocorrência, são os principais objetivos que pretendemos atingir, tendo como fim último a sustentabilidade da empresa.





as nossas políticas corporativas

Por forma a contribuir para os objetivos de sustentabilidade, o Grupo SATA tem vindo a desenvolver e aperfeiçoar um conjunto de princípios, políticas e ferramentas relacionadas com os temas éticos, ambientais e sociais relevantes no contexto da organização.

disponíveis em
azoresairlines.pt



Código de Ética e Conduta

Estabelece os principais deveres e princípios de atuação e normas de conduta aplicados a todos os colaboradores do Grupo SATA.

Política Anticorrupção

Estabelece os princípios que materializam a integridade do Grupo SATA.

Política de Proteção de Dados e Privacidade

Estabelece requisitos e práticas de proteção e segurança dos dados pessoais e garantia da privacidade dos mesmos no desenvolvimento e realização das atividades.

Política de Aceitação de Ofertas, Benefícios e Vantagens

Identificando as regras que os colaboradores devem observar, de forma a evitar o risco de vulnerabilidade da Empresa a acusações de desonestidade, parcialidade ou falsidade, ou mesmo conduta ilegal.

Política de Gestão de Riscos

Estabelece a Gestão de Riscos como parte integrante do estilo de gestão requerido aos colaboradores, em linha com as boas práticas internacionais de governance do risco, respondendo às expectativas e exigências dos stakeholders internos e externos do Grupo.

Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas

Identifica situações potenciadoras de riscos de corrupção e/ou infrações conexas e determina medidas preventivas e corretivas que minimizem a probabilidade da sua ocorrência e seus responsáveis.

Política de Sustentabilidade

Define os princípios que fundamentam a ambição de sustentabilidade na nossa atividade.

Política Geral de Segurança da Informação

Estabelece os princípios e as linhas de orientação para uma gestão eficaz da segurança da informação, transversal a todas as empresas do Grupo SATA.

Política de Segurança, Saúde e Ambiente

Estabelece compromissos e princípios orientadores para a prevenção da segurança e saúde no trabalho, assim como a preservação do ambiente.

Política de Direitos Humanos

Estabelece o compromisso na defesa e proteção dos direitos humanos e a consciencialização da importância dos mesmos junto dos seus colaboradores e principais stakeholders, reforçando por esta via o compromisso com a sustentabilidade, nas suas diversas dimensões.

Política de Diversidade e Inclusão

Estabelece o compromisso de desenvolver um ambiente de trabalho diverso e inclusivo, valorizando as características, as competências e o talento de cada pessoa, promovendo a igualdade de tratamento e de oportunidades, combatendo os estereótipos e as discriminações e fomentando uma cultura de inclusão baseada no respeito pelo ser humano.

Política de Igualdade, Não Discriminação e Combate ao Assédio

Estabelece o compromisso de não tolerar dentro da organização quaisquer tipos de comportamentos ofensivos, intimidadores ou hostis, que indiciem situações de desrespeito, constrangimentos e abuso de poder ou assédio, independentemente da relação hierárquica.

Política de Segurança Operacional (Safety)

Estabelece princípios com objetivo de alcançar o mais elevado nível de desempenho de segurança operacional.

Política de Cultura de Segurança (Security)

Estabelece compromissos e princípios para o desenvolvimento e promoção da cultura de segurança, nomeadamente recursos necessários, mecanismos de comunicação e reporte, divulgação de procedimentos de segurança.

desempenho

- 43 INDICADORES CHAVE
- 44 PARA ONDE VOAMOS
- 45 FROTA
- 46 ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO
- 52 EVOLUÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTE AÉREO
- 56 ANÁLISE DOS RESULTADOS
- 62 EVOLUÇÃO POR SEGMENTO DE NEGÓCIO





indicadores chave

Num ano que começou condicionado pela pandemia, o desempenho da companhia aérea foi excepcional. Superou as perspetivas para o setor e excedeu o desempenho operacional registado em 2019, último registo pré-pandemia.



PASSAGEIROS
(pessoas) **1.083.215**
ano 2021: **648.377**
ano 2020: **304.640**

NÚMERO DE VOOS
(voos) **8.315**
ano 2021: **5.830**
ano 2020: **3.921**

LUGARES OFERECIDOS
(LOF) **1.446.661**
ano 2021: **977.341**
ano 2020: **613.872**

TAXA DE OCUPAÇÃO
(load factor) **75%**
ano 2021: **66%**
ano 2020: **50%**

CARGA/CORREIO
TRANSPORTADOS
(toneladas) **3.458**
ano 2021: **3.677**
ano 2020: **3.804**

EBITDA¹
(milhares de €) **5.403**
ano 2021: **-7.230**
ano 2020: **-39.006**

RESULTADO LÍQUIDO
(milhares de €) **-34.206**
ano 2021: **-50.331**
ano 2020: **-68.388**

DÍVIDA LÍQUIDA
(milhares de €) **369.859**
ano 2021: **289.905**
ano 2020: **219.906**

GASTOS EM COMBUSTÍVEL
(milhares de € | custos² %) **74.625 | 36%**
ano 2021: **22.681 | 19%**
ano 2020: **11.772 | 12%**

¹Resultado operacional excluindo depreciações e amortizações, gastos de reestruturação e imparidades.

²Gastos operacionais excluindo depreciações e amortizações, gastos de reestruturação e imparidades.

para onde voamos

mais de 80 anos de história
e de voos sobre o Atlântico



O Grupo SATA e os seus parceiros ligam mais de 80 destinos no Atlântico Norte, com voos entre continentes, arquipélagos e ilhas.

Destinos para a América do Norte

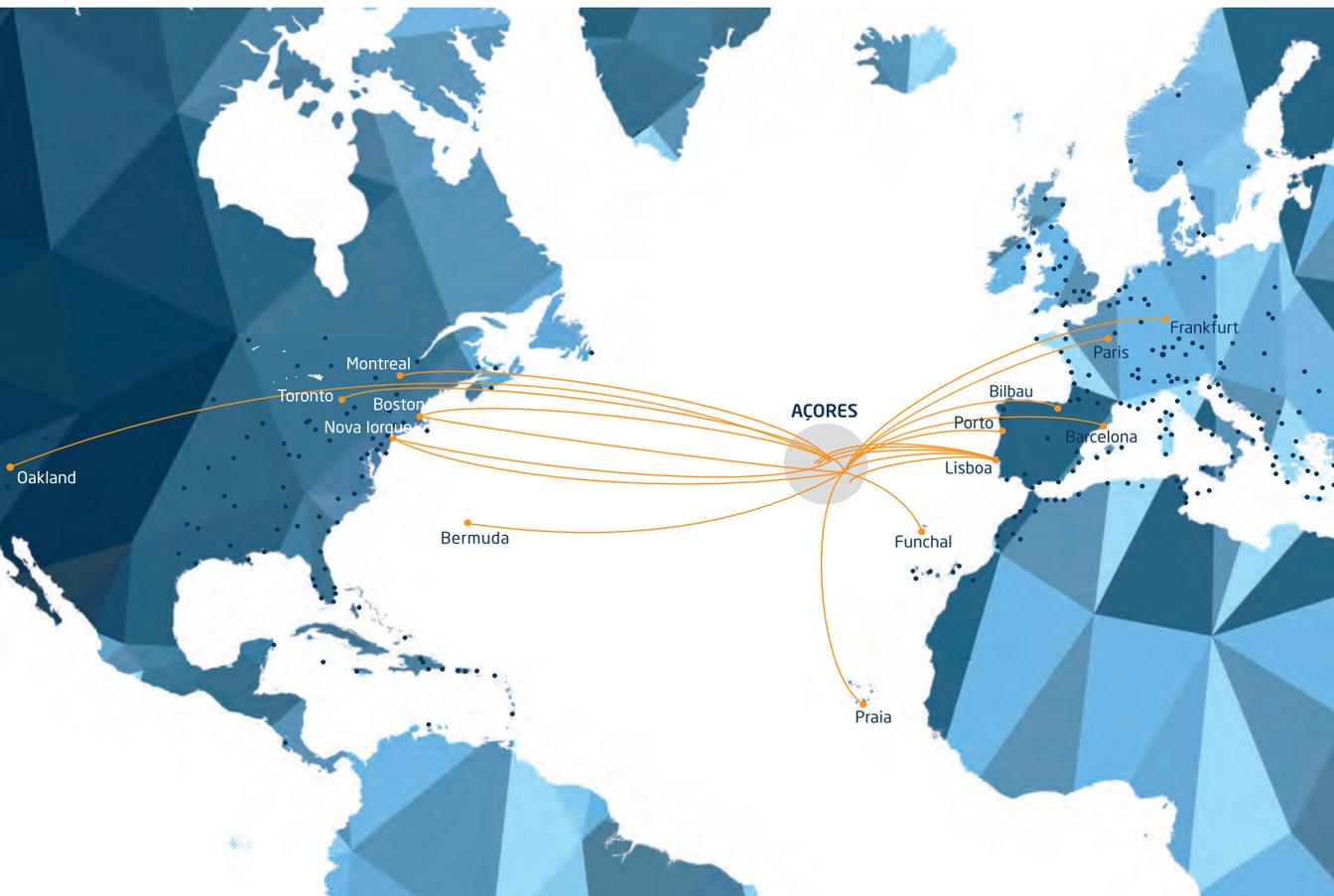
Bermuda
Boston
NOVO Nova Iorque
Oakland
Toronto

Destinos Nacionais

Lisboa
Porto
Funchal
Corvo
Faial
Flores
Graciosa
Pico
Ponta Delgada
Santa Maria
S. Jorge
Terceira

Destinos para a Europa e resto do Mundo

NOVO Barcelona
Cabo Verde
Frankfurt
Paris



ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES



frota

conta com aeronaves modernas, mais eficientes e mais confortáveis

A Azores Airlines realizou importantes investimentos com vista à renovação da sua frota. A integração das aeronaves Airbus A321neo e Airbus A321neoLR visa proporcionar aos passageiros a melhor experiência de voo, contribuindo, ainda, para alcançar objetivos de sustentabilidade ambiental.

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

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



A321neoLR

uma aeronave com um enorme impacto na sustentabilidade futura da operação aérea, e que torna a nossa frota ainda mais eficiente na redução da sua pegada ambiental.





RESULT



enquadramento macroeconómico

Contexto Internacional

A atividade económica mundial atravessa uma conjuntura volátil e exigente.

Após dois anos fortemente afetados pela pandemia de covid-19, quando se perspetivava uma consolidação da recuperação da economia, não obstante a, ainda, persistência de disrupções nas cadeias de produção e abastecimento que, mais tarde, impediram que a oferta acompanhasse a recuperação da procura, levando a aumentos dos preços, inicia-se, a 24 de fevereiro de 2022, a invasão da Ucrânia pela Rússia, criando uma envolvente económica, social e geopolítica de maior imprevisibilidade, com impactos marcantes nas economias mundiais, nomeadamente, o aumento global da incerteza, a instabilidade do mercado energético internacional, a maior escassez e aumento de preços de diversas matérias-primas essenciais para as indústrias, bem como de produtos alimentares. Estes fatores contribuíram significativamente para a desaceleração do crescimento económico e aumento dos níveis de inflação em todo o mundo. Aos efeitos da pandemia de caráter mais duradouro, como os aumentos do endividamento

público e privado, vêm agora acrescer os desencadeados pela incerteza geopolítica.

No segundo trimestre de 2022, o Produto Interno Bruto (PIB) do G20 desacelerou para um crescimento de 2,8% em termos homólogos reais, após 4,5% no primeiro trimestre, com destaque para um abrandamento das economias dos Estados Unidos da América e do Reino Unido. A economia da Zona Euro registou um crescimento de 4,1% em termos homólogos reais no segundo trimestre, com destaque para o forte crescimento em Espanha e Itália e mais fraco na Alemanha, traduzindo, no caso dos dois primeiros países, a recuperação do turismo, associada em parte ao levantamento das restrições relacionadas com a pandemia de covid-19¹.

Na generalidade dos países emergentes (com exceção da China), o crescimento do PIB acelerou no segundo trimestre de 2022, em resultado do incremento na procura interna associado à implementação de medidas de apoio às famílias e empresas. Relativamente à economia chinesa, observou-se uma quase estagnação, com o PIB a aumentar 0,4% em termos homólogos reais (4,8% no primeiro trimestre), o valor mais baixo registado no presente século, refletindo fortes

limitações à circulação e à atividade económica que as autoridades chinesas têm imposto face à persistência de casos da doença covid-19, bem como a quebra no mercado imobiliário num contexto de elevado endividamento do setor empresarial.

O aumento da procura de bens de consumo e de investimento, findas as restrições à atividade e circulação ocorridas no período pandémico, veio exercer pressão sobre as cadeias de abastecimento, já de si fragilizadas pela pandemia de covid-19, devido a estrangulamentos logísticos e à escassez de bens intermédios, com consequências ao nível dos preços.

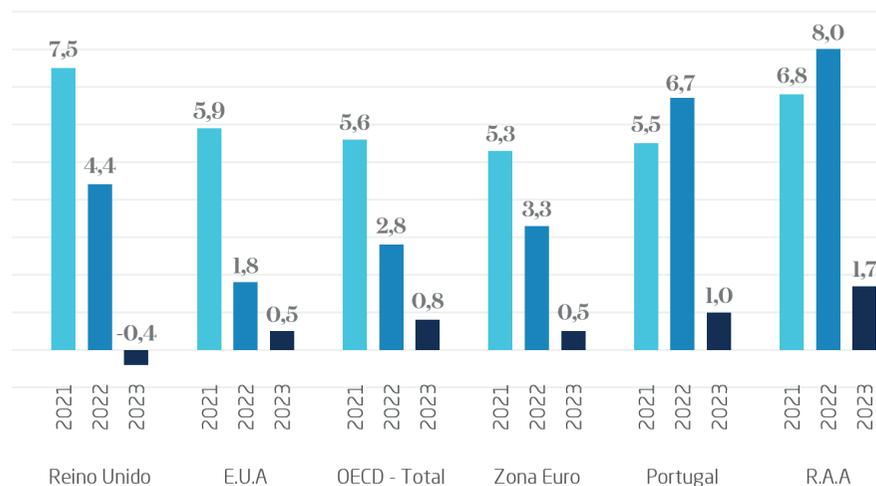
Tendo presente que a Rússia é o terceiro maior produtor e o segundo maior exportador de petróleo a nível mundial, e que cerca de 40% do gás e 30% do petróleo que a União Europeia importa provém da Rússia, a guerra na Ucrânia e as consequentes sanções à Rússia e à Bielorrússia geraram dificuldades no abastecimento destas duas fontes de energia, com impacto negativo nas indústrias e países com maior dependência destes bens.

Adicionalmente, a Rússia e a Ucrânia, em conjunto, produzem: (i) 30% de todo o trigo mundial; (ii) 19% do fornecimento mundial de milho; e (iii) 80% das exportações mundiais de óleo de girassol; o que implica, igualmente, um problema no abastecimento destes bens alimentares.

Face a estas perspetivas, a generalidade das instituições oficiais têm vindo, ao longo do ano, a rever em baixa as respetivas previsões para 2022 e 2023 no que concerne ao PIB e em alta, no que concerne à inflação, devido à possibilidade de um conflito mais longo na Ucrânia e à imposição de sanções económicas adicionais sobre a Rússia.

¹Fonte: Orçamento de Estado 2023.

PIB/% var. Homóloga¹

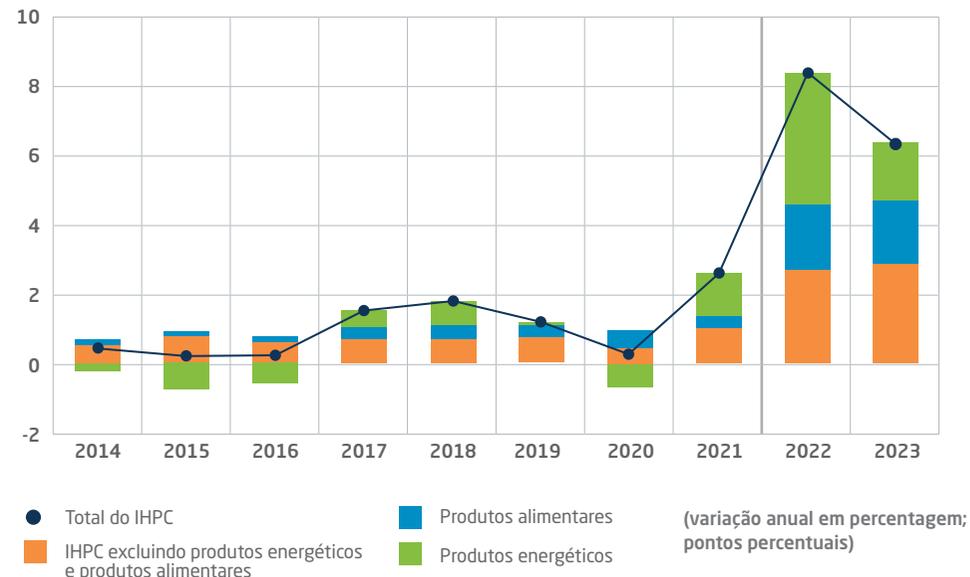


Tx. Inflação (% var. Anual)¹



Inflação medida pelo IHPC na área do euro²

decomposição nas principais componentes



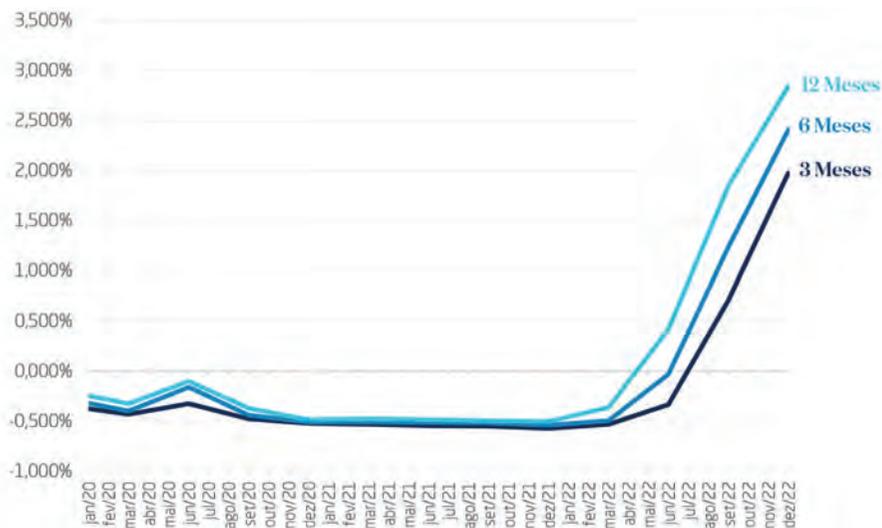
Nota: a linha vertical indica o início do atual horizonte de projeção.

Num contexto de agravamento dos indicadores de atividade económica e de elevada inflação, a atuação sincronizada dos principais bancos centrais, com políticas monetárias mais restritivas, com vista à manutenção da estabilidade de preços e contenção da inflação através de subidas graduais nas taxas de juro de referência, permite antecipar uma tendência de desaceleração ainda mais acentuada ao nível da procura interna, nomeadamente, através de uma moderação do consumo privado e do investimento das famílias e das empresas.

¹ Fontes: <https://data.oecd.org> | Serviço Regional de Estatística dos Açores

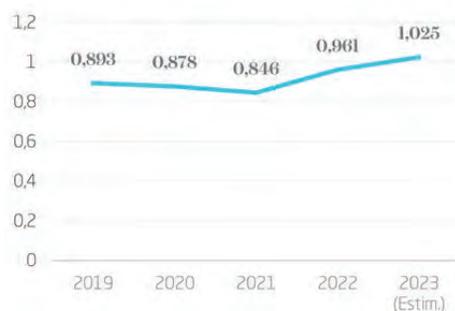
² Fonte: Projeções macroeconómicas para a área do euro elaboradas por especialistas do Eurosistema - Dezembro 2022

Euribor¹



Em julho, pela primeira vez em 11 anos, o Conselho do Banco Central Europeu (BCE) aumentou as respetivas três taxas de juro diretoras em 50 pontos base. Em setembro, face ao agravamento das pressões inflacionistas, o BCE decidiu aumentar em 75 pontos base as três taxas de juro diretoras, o que consubstancia o maior aumento ocorrido na história do euro. O forte incremento de subida das taxas de juro diretoras da área do euro, também contribuiu para travar a forte depreciação do euro face ao dólar, tendo atingido, no início de setembro, o nível mais baixo dos últimos 20 anos.

EUR/USD²

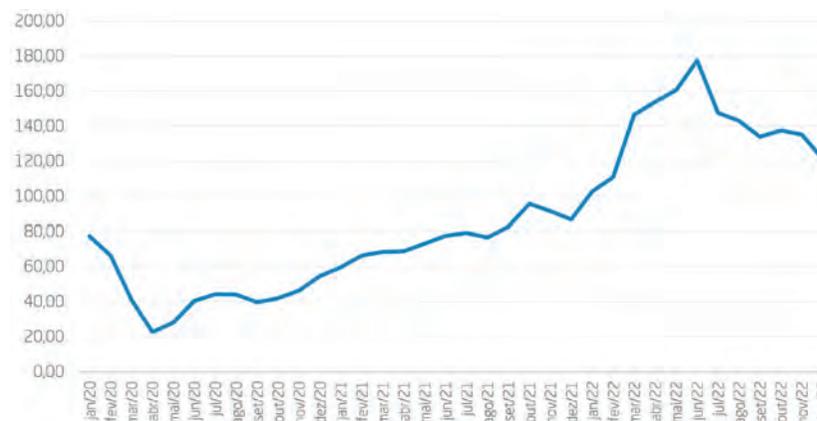


O aumento da incerteza materializou-se numa maior volatilidade, o que condicionou as perspetivas dos investidores, podendo levar a um aumento da sua aversão ao risco.

No que diz respeito aos produtos energéticos, assistiu-se, ao longo do ano de 2022, à escalada de preços do gás natural, refletindo em parte as quebras de abastecimento por parte da Rússia através do gasoduto Nord Stream 1. No mês de agosto de 2022, o preço do gás natural (Dutch TTF) registava um aumento de 159,3% face a fevereiro deste ano, momento em que se deu a invasão da Ucrânia por parte da Rússia. O preço

do Brent, por seu lado, tem vindo a desacelerar ao longo do segundo semestre de 2022, evolução em parte associada ao abrandamento económico, mas também relacionada com a expectativa de uma recessão económica a nível mundial e consequente redução da procura. Estes fatores do lado da procura mais do que compensaram o recente corte dos objetivos de produção de petróleo implementados pela OPEP+ desde o início da pandemia. Neste contexto, no mês de agosto, e comparando com o início de 2021, os preços globais do petróleo duplicaram, os do carvão quadruplicaram e os do gás natural, no mercado europeu, aumentaram quase dez vezes.

Brent CIF NWE USD/barril³



Espera-se que a inflação dos preços dos produtos energéticos mantenha uma tendência de decréscimo no decurso de 2023, contribuindo de forma significativa para a descida da taxa de inflação global, esperando-se uma descida de 10% no final de 2022 para 3,6% no último trimestre de 2023. Continuará, no entanto, a ser um fator importante que contribui para manter a inflação global significativamente acima do objetivo de inflação do BCE em 2024. Pressupõe-se que o

preço do barril de petróleo bruto Brent se situe em 86 dólares dos Estados Unidos em 2023 e diminua para 76 em 2025.

De referir que as tensões geopolíticas agravam outro tipo de riscos, como os relacionados com cibersegurança. Os ataques cibernéticos que têm ocorrido ilustram os riscos sistémicos acrescidos, que poderão afetar não apenas o setor financeiro, mas alargar-se a infraestruturas e empresas de outros setores críticos à atividade económica.

¹Fontes: www.euribor-rates.eu

²Fontes: Economic Outlook No 112 - November 2022: Nominal exchange rates against US dollar, average of daily rates (oecd.org)

Economia Portuguesa

De acordo com os dados publicados pelo Banco de Portugal (Tabela 1), o crescimento da economia portuguesa deverá abrandar em 2023, registando um valor de +1,5%, após um crescimento de 6,8% em 2022, devido essencialmente a fatores exógenos, nomeadamente a guerra na Ucrânia e a degradação da confiança dos agentes económicos resultante da incerteza geopolítica, expandindo-se a um ritmo próximo de 2% em 2024 e 2025.

O Índice Harmonizado de Preços no Consumidor (IHPC ou Inflação) atingiu 8,1% em 2022, devido especialmente aos preços da energia e das matérias-primas. A moderação dos custos energéticos, o abrandamento das perturbações da oferta relacionadas com a pandemia e a normalização da política monetária deverão conduzir a uma descida, sendo expetável uma redução gradual para 5,5% em 2023, 3,2% em 2024 e 2,1% em 2025.

Taxa de variação em termos homólogos de indicadores macroeconómicos (%)¹

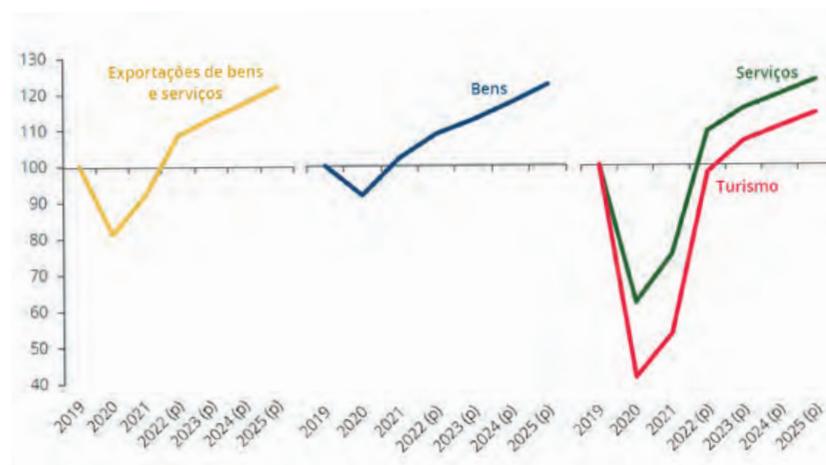
	2021R	2022R	2023E	2024E	2025E
PIB	5,5	6,7	1,8	2	2
Taxa de Desemprego	6,6	6	7	6,9	6,7
IHPC	0,9	8,1	5,5	3,2	2,1

O forte crescimento em 2022 ocorre num contexto de recuperação do nível pré-pandémico, de estagnação do rendimento disponível real e de redução da taxa de poupança para valores historicamente baixos (4,4%). Após o fim das restrições associadas à pandemia, verificou-se um aumento do consumo das famílias, em particular em bens e serviços cuja despesa tinha sido adiada nos dois anos anteriores, utilizando parte da poupança acumulada durante a crise.

A confiança dos consumidores — que já se encontrava em níveis baixos desde março — voltou a deteriorar-se em setembro e outubro. No último trimestre de 2022, as medidas extraordinárias de apoio às famílias, anunciadas pelo Governo, suportaram o consumo privado, beneficiando agregados familiares que tipicamente tinham uma maior propensão a consumir. O impacto do aumento das taxas de juro e da inflação sobre a situação financeira das famílias também foi relevante.

Após um crescimento das exportações, de 17,7% em 2022, motivado pela recuperação da componente de serviços, em particular do turismo, espera-se um abrandamento do crescimento em 2023-25, a rondar os 4%.

Exportações de bens e serviços | Índice 2019=100¹



As exportações de turismo cresceram cerca de 80%, beneficiando do fim das restrições impostas pela pandemia e da concretização da procura, adiada durante o período pandémico, aproximando-se dos valores pré-pandemia, no final de 2022.

A balança corrente e de capital apresentou um défice de 0,6% do PIB em 2022, sendo expetável a retoma a um saldo positivo de 1,9%, em média, no período 2023-25. O défice da balança de bens subiu substancialmente em 2022 — para valores próximos dos observados antes da crise soberana — refletindo o efeito da perda significativa dos termos de troca, associada ao aumento do preço do petróleo e do gás nos mercados internacionais. A deterioração do saldo de bens foi, no entanto, compensada pela forte recuperação do turismo. A inflação, medida pela variação do IHPC,

aumentou ao longo de 2022 de forma mais rápida e persistente do que o esperado, situando-se em 8,1% no ano (0,9% em 2021). O aumento da inflação em 2022 reflete, em larga medida, pressões externas sobre os bens energéticos e alimentares, que se propagaram, posteriormente, para as restantes categorias de bens e de serviços. Projeta-se uma redução da inflação para 5,8% em 2023, 3,3% em 2024 e 2,1% em 2025, refletindo menores pressões de origem externa. O abrandamento da atividade mundial e a dissipação dos constrangimentos nas cadeias de fornecimento contribuem para atenuar as pressões inflacionistas externas ao longo do período de projeção, assumindo-se uma desaceleração do preço das importações e, em particular, uma redução no caso do gás e do petróleo.

¹Fonte: Banco de Portugal (Projeções económicas | Banco de Portugal (bportugal.pt)) e I.N.E

Economia Regional

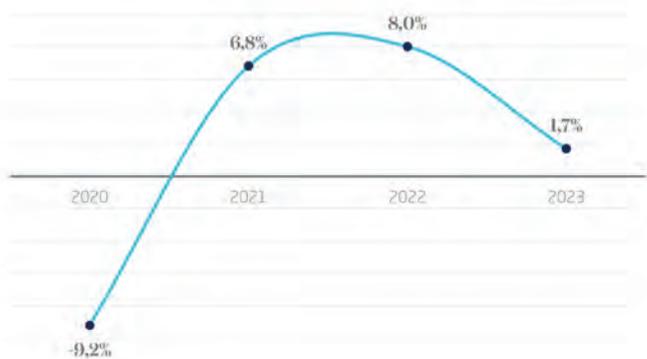
As previsões macroeconómicas para a Região Autónoma dos Açores (RAA) no período de 2022-2023 estão, também, condicionadas pela incerteza decorrente da evolução da situação internacional, nomeadamente em resultado da guerra na Ucrânia e das medidas restritivas implementadas pela China.

A RAA apresenta uma exposição reduzida no comércio internacional aos mercados em conflito. No entanto, o abrandamento deverá resultar de impactos indiretos como a diminuição da procura externa e a evolução dos preços internacionais.

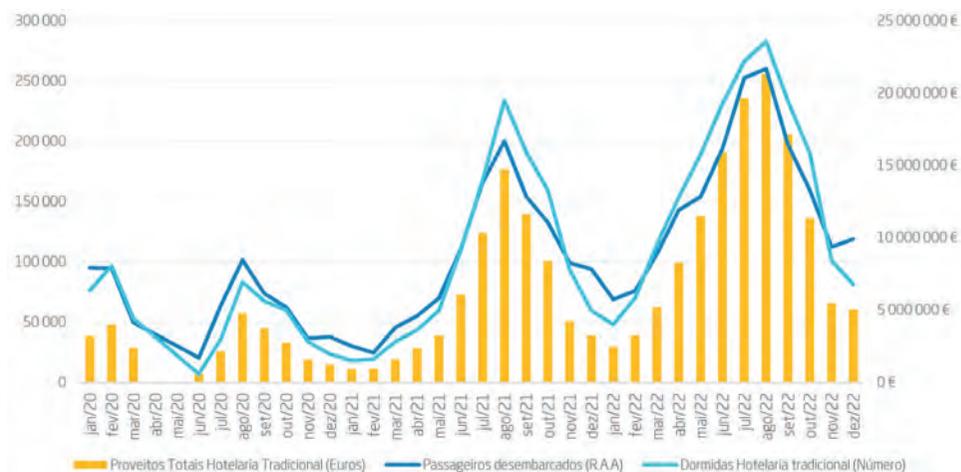
Neste contexto, estima-se que a economia da RAA tenha crescido 6,8% em 2021, 1,3 p.p. acima da média nacional. Sendo 2022 o ano de consolidação da recuperação económica, é expectável que a economia dos Açores cresça 8,0%.

Antecipa-se que os impactos da conjuntura internacional ao nível do abrandamento da atividade económica deverão ser sentidos a partir do final de 2022, mas manifestar-se-ão, principalmente, em 2023, potenciando um abrandamento da economia, estimando-se uma taxa de crescimento económico de apenas 1,7% em 2023.

Taxa Crescimento Real PIB (%)¹



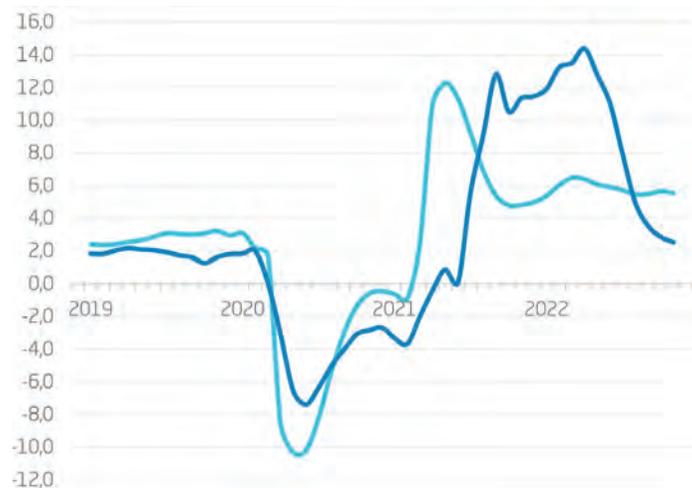
A recuperação económica em 2021 e 2022 está espelhada nos indicadores da atividade económica e do consumo privado. Observando as taxas de variação homóloga, verifica-se que a atividade económica no final de 2021 e no início de 2022 foi sempre superior a 10% em relação aos meses marcados pelas medidas restritivas de combate à covid-19. Em termos de consumo, registou-se um pico em maio e junho de 2021 que marcou a reabertura da economia.



A recuperação da economia dos Açores foi principalmente impulsionada pela recuperação do comércio e do turismo. De acordo com publicação do Serviço Regional de Estatística dos Açores (SREA), registaram-se em 2022 cerca de 1.961 milhares de dormidas na hotelaria tradicional dos Açores, o equivalente a um crescimento de 65% (+772 mil dormidas) em relação ao mesmo período do ano anterior (1.188 mil dormidas).

¹Fonte: Proposta de Orçamento da Região Autónoma dos Açores 2023

Indicador da atividade económica e do consumo privado dos Açores (janeiro de 2019 – junho de 2023)¹



— Indicador do consumo privado para os Açores (ICP - Açores)
 — Indicador de atividade económica

A subida dos preços, em particular nas componentes energética e alimentar, e o acentuar das disrupções nas cadeias de valor globais poderão provocar um forte travão no comércio dos Açores, especialmente no que depende mais do rendimento disponível de residentes.

No entanto, o aumento da notoriedade dos Açores como destino turístico sustentável, poderá atenuar estes efeitos adversos e sustentar um ritmo de crescimento na RAA, ligeiramente superior à média nacional.

Índice de Preços no Consumidor - Taxa Homóloga (%)¹



De acordo com os dados publicados em sede de orçamento da Região Autónoma dos Açores, a inflação, medida pelo IPC e obtida pela média dos últimos 12 meses, deverá fixar-se nos 6,4% no final de 2022. Este valor reflete os impactos nos constrangimentos do comércio internacional resultantes do conflito na Ucrânia e os constrangimentos nas cadeias de produção globais resultantes da pandemia, com especial para a sua evolução a partir do 2º trimestre.

Espera-se que as pressões inflacionistas externas com impacto direto nos preços dos bens energéticos e nos bens alimentares abrandem em 2023, no entanto, pressões internas, como o crescimento do turismo, deverão contribuir para uma inflação nos Açores superior à média nacional.

¹Fonte: Serviço Regional de Estatística dos Açores



setor do transporte aéreo

Em 2022, o setor da aviação civil continuou a demonstrar a sua resiliência e adaptabilidade ao exigente contexto pós-pandémico, mantendo a trajetória de recuperação iniciada com o levantamento das restrições à mobilidade e em resposta à procura reprimida durante os períodos de confinamento. Esta melhoria está intimamente relacionada com o fortalecimento das yields e o forte controle de custos diante do aumento dos preços dos combustíveis.

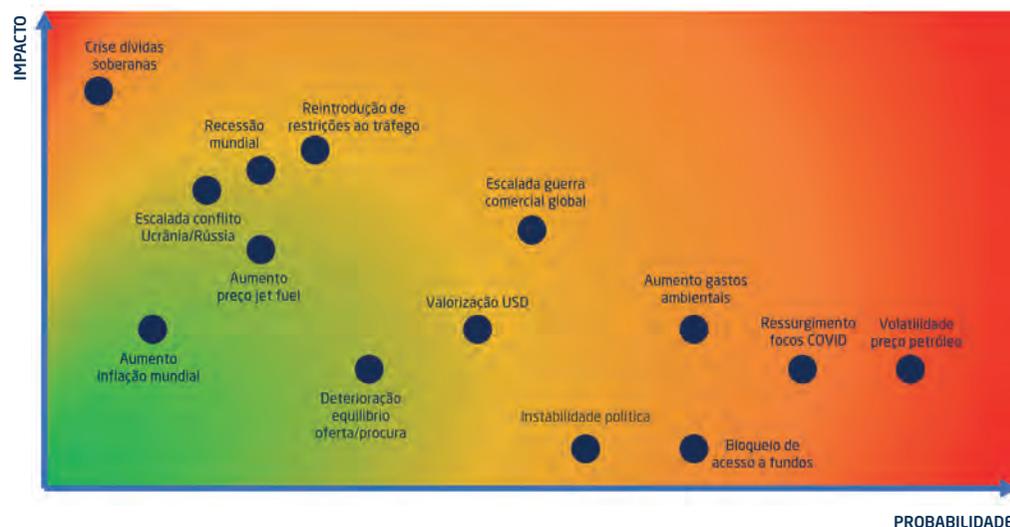
Neste sentido, o tráfego de passageiros apresentou, em 2022 face a 2021, um crescimento de 64,5%, cerca de 70% do volume de tráfego de passageiros registado em 2019.

A tendência de crescimento da procura pelo transporte aéreo de passageiros, o desejo e a necessidade de conectividade das pessoas, originou uma resposta efetiva por parte das companhias aéreas, apesar do aumento de custos, a escassez de mão de obra, greves, interrupções operacionais em muitos hubs importantes e a crescente incerteza económica, com o nível de lugares oferecidos a atingir a marca de 71,9% relativamente ao registado em 2019, assegurando uma taxa de ocupação de 78,7%, apenas 3,9 p.p. abaixo dos níveis de ocupação registados em períodos pré-pandemia.

A reabertura das economias pacífico-asiáticas permitiu a recuperação de grande parte dos mercados domésticos, simultaneamente impulsionando de forma significativa o volume de tráfego internacional, para um crescimento de 153% face aos valores registados em 2021.

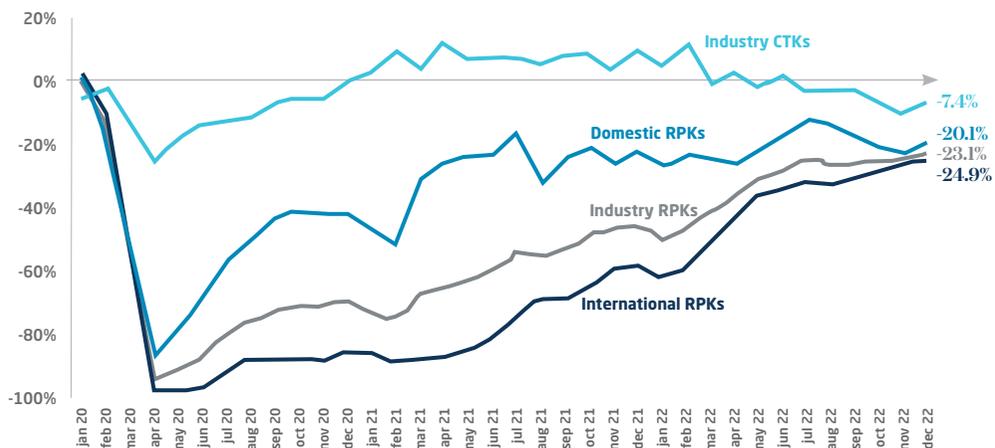
Em 2023 é expetável que o setor aéreo volte a ter lucro, apesar das crescentes incertezas económicas com a desaceleração do aumento do PIB global para 1,3% (versus 2,9% em 2022).

Matriz de Risco 2023²



RPKs e CTKs do setor, % variação vs. 2019¹

dezembro 2022 vs dezembro 2019



RPKs: Revenue - Passenger Kilometers; CTKs: Cargo-tonne Kilometers

O transporte aéreo de carga foi o principal destaque na indústria desde o início da pandemia. Após um ano de 2021 excepcional, com uma taxa de crescimento de 18,8% face a 2020, com 65,6 milhões de toneladas transportadas e cerca de 40% do total de receitas das transportadoras, o transporte aéreo de carga, fruto do arrefecimento do crescimento económico, encerrou 2022 com um decréscimo de 8% no volume de carga transportada face ao ano anterior, cerca de 60,3 milhões de toneladas transportadas representativas de 28% do total de receitas das transportadoras.

Apesar do abrandamento da procura pelo transporte aéreo de carga ao longo do último ano, por força dos efeitos macroeconómicos adversos, como a crise inflacionária, a invasão russa da

Ucrânia, com impactos significativos nas cadeias de distribuição e delapidação dos rendimentos das famílias, mantém-se as expetativas de procura e rentabilidade em 2023 superiores aos verificados em 2019.

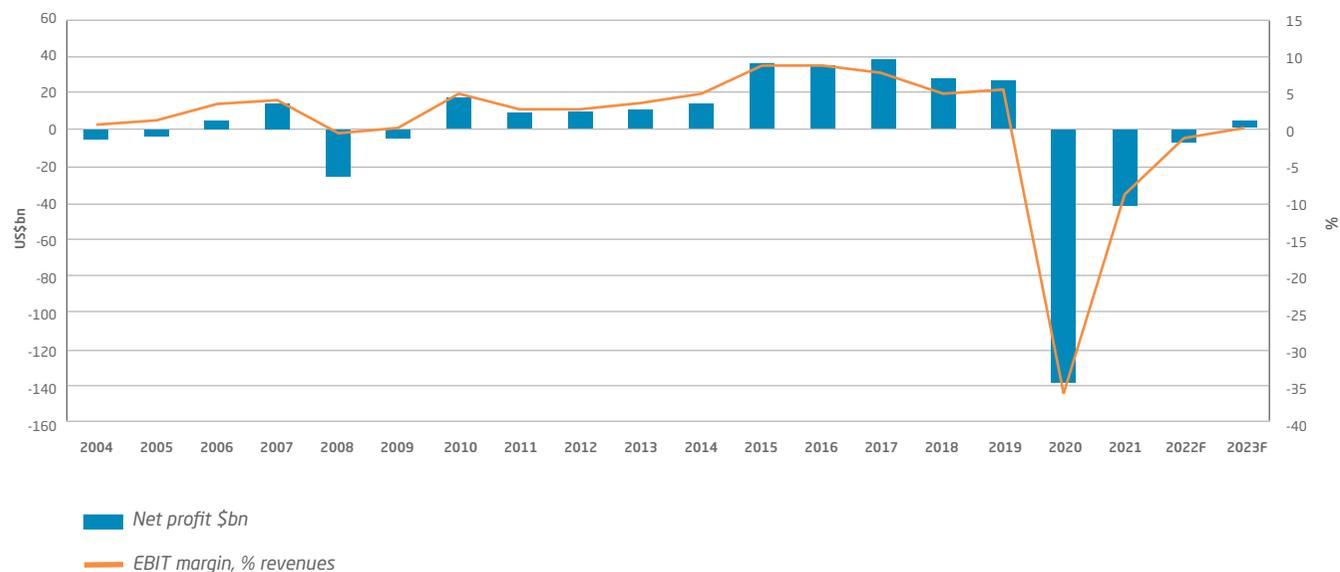
A nível mundial, antevem-se, a curto prazo, vários desafios para a aviação civil, tal como demonstrado na Figura acima, como os efeitos de um cenário de guerra na Europa, o aumento do preço dos combustíveis, uma crise inflacionária e o abrandamento do crescimento económico, havendo uma pressão nos custos motivada pela escassez de mão-de-obra, qualificação e capacidade. Apesar dos riscos acima mencionados, as companhias aéreas conseguiram criar uma flexibilidade nos modelos de negócio, permitindo uma melhor gestão.

¹Fonte: IATA Monthly Statistics

²Fonte: IATA Economics, Quarterly Air transport Chartbook Q4 2022

De uma perspetiva financeira, estima-se que as perdas do setor da aviação civil atinjam em 2022 a marca de 6,9 mil milhões de dólares americanos, valor representativo de uma recuperação significativa dos 140 e 42 mil milhões de dólares registados em 2020 e 2021, respetivamente

Resultados e margem EBIT do Setor da Aviação¹



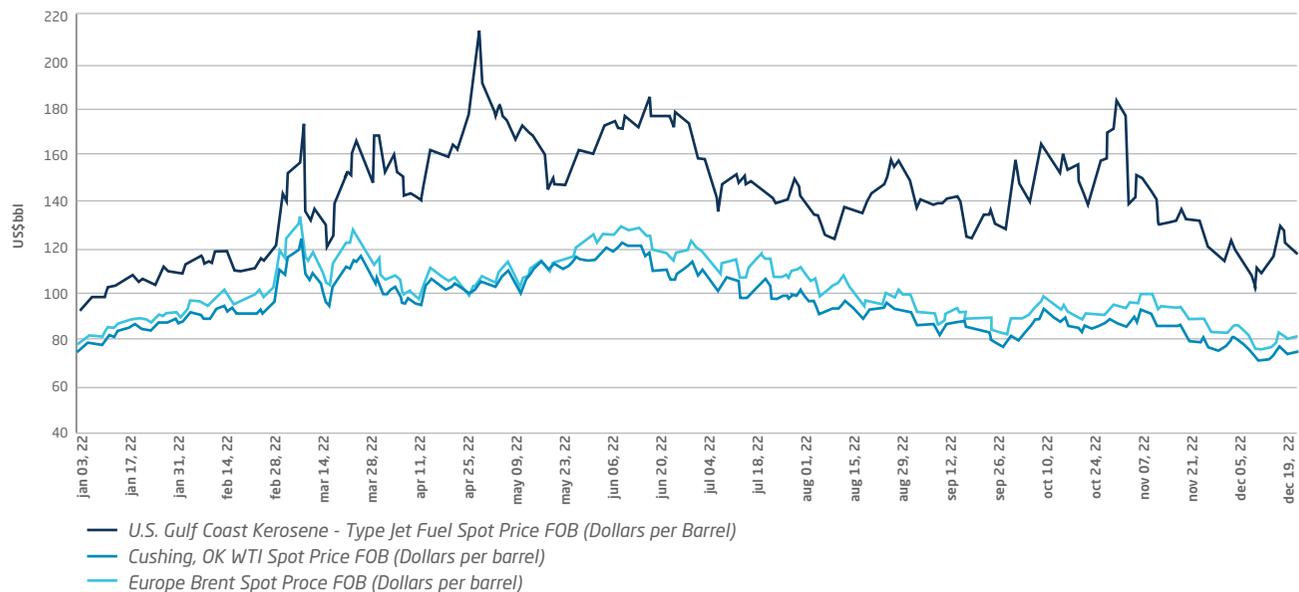
Apesar de globalmente relevante, a recuperação financeira do setor do transporte aéreo apresentou-se geograficamente fragmentada, em linha com o levantamento das restrições à mobilidade.

Enquanto durante o ano de 2021, a recuperação financeira do setor foi motivada maioritariamente pelos grandes mercados domésticos, durante 2022, após o surto da variante Ómicron nos primeiros meses do ano, registaram-se recuperações significativas no tráfego internacional nos mercados europeu, americano e transatlântico, ficando estes mercados muito perto dos valores registados em 2019. O mercado pacífico-asiático, recuperou de forma mais lenta em 2022, acompanhando o levantamento progressivo das restrições à mobilidade ao longo do ano.

À semelhança do verificado noutros agentes económicos, as transportadoras aéreas enfrentam vários macro desafios a curto-prazo, com destaque para pressões inflacionistas, subida de taxas de juro, aumento do preço dos combustíveis e a valorização do dólar americano, com impacto no preço das *commodities* transacionadas nesta divisa.

¹Fonte: IATA Economics

Petróleo/Jet Fuel - Preços¹



A atual situação de guerra na Europa gerou uma crise energética com a escalada de preços do petróleo e gás com impactos significativos nos gastos das empresas e famílias. Apesar de os preços terem estabilizado no final de 2022, a situação mantém-se instável. O gráfico evidencia a evolução e volatilidade do preço do petróleo e a sua relação com a evolução do custo de jet fuel durante 2022. A diferença entre os valores do barril de crude e o produto refinado apresentou-se historicamente alto no decorrer de 2022, aumentando a pressão sobre os gastos com combustíveis das transportadoras. As estimativas mais recentes da US Energy

Information Administration (EIA) apontam para uma cotação média do petróleo de 92 USD/barril em 2023. Apesar da descida dos preços do petróleo, o preço do jet fuel manteve-se significativamente alto pelo que, descidas no preço do *brent*, não se refletem nos gastos com combustível das transportadoras. De acordo com dados publicados pela IATA², os gastos com combustíveis da indústria atingiram em 2022 um novo máximo, 222 mil milhões de dólares americanos, correspondentes a 30% do total da estrutura de gastos das transportadoras, proporção que se prevê manter em 2023 e que face a 2019 representou um aumento significativo, quando os

gastos com combustíveis atingiram 23,5% do total da estrutura de gastos das companhias aéreas.

O efeito do aumento da inflação nos contratos de leasing traduz-se numa maior pressão sobre as estruturas de gastos das companhias aéreas que, em contexto de recuperação pós-pandemia, recorreram ao leasing operacional, como garantia de aumento de capacidade em resposta à procura reprimida pós-pandemia e necessidade de aumento de liquidez via monetização dos ativos existentes.

A recuperação no tráfego aéreo, devido ao levantamento das restrições à mobilidade

implementadas durante a pandemia, revelou limitações e constrangimentos no setor. Com as suas estruturas ainda condicionadas pela quase paralisação do setor, as companhias aéreas e agentes económicos, viram os seus índices de fiabilidade operacional afetados pela menor disponibilidade no mercado dos fatores de produção, de trabalho e capital, com relevo para tripulações, controladores aéreos e operadores de assistência em terra.

Adicionalmente, e à semelhança do verificado no mercado norte americano entre 2008 e 2010, após a crise financeira de 2008, dos ataques terroristas 9/11 e da crise bolsista do setor dot.com, com várias fusões e aquisições entre companhias aéreas como resposta e estímulo à recuperação do setor (ex: em 2008 dá-se a fusão da Delta Airlines/Northwest Airlines, em 2010 dá-se a fusão da United Airlines/Continental, em 2013 dá-se a fusão da American Airlines/US Airways), vimos assistindo no mercado europeu, no rescaldo da maior crise que o setor enfrentou, à criação de condições para uma consolidação do mercado da aviação no espaço europeu, acabando com a elevada fragmentação do setor e potenciando melhores margens para as companhias, com sinergias significativas de custos e rede. São exemplo disto a aquisição da Air Europa, terceira maior companhia de aviação espanhola, resgatada recentemente pelo Governo Espanhol, pelo grupo IAG (dono da British Airways, Iberia, Vueling e Era Lingus) e as negociações iniciadas pela Lufthansa, com o Governo italiano para adquirir uma participação inicial de 40% na ITA, a companhia aérea que nasceu dos escombros da Alitalia.

¹Fonte: US Energy Information Administration

²Fonte: IATA Industry Statistics Fact sheet December 2022

Foco no E.S.G.

Environmental, Social and Governance

Atualmente responsável por 2,5% das emissões totais de carbono, o setor da aviação civil adota a redução da pegada ambiental como um dos seus grandes desafios a curto e médio prazo para atingir o objetivo de neutralidade carbónica em 2050.

A criação de matérias de taxonomia carbónica, regulação e impostos ambientais, o crescente foco de investidores e stakeholders em matérias de sustentabilidade ambiental e governance assumem, de forma transversal, uma posição de relevo para a gestão da aviação.

Neste contexto, o Sustainable Aviation Fuel (SAF), apesar das atuais limitações de produção e distribuição, revela-se como uma das maiores apostas para a redução da dependência da aviação civil dos combustíveis fósseis e consequente redução das respetivas emissões.

Apesar dos desenvolvimentos e parcerias existentes, será ainda essencial um esforço conjunto e transversal entre players do setor e governos soberanos, para que o SAF garanta a contribuição desejada no processo da redução da pegada carbónica.

De acordo com estudos realizados pelo Eurocontrol, responsável pela gestão do espaço aéreo europeu, o tráfego aéreo irá manter a tendência de crescimento até 2050, com o número de voos a crescer até 44% face aos valores de 2019.

Segundo a mesma fonte, a meta de neutralidade carbónica será atingível através de uma ação conjunta e coordenada entre fabricantes de aeronaves, companhias aéreas, entidades aeroportuárias, petrolíferas e sobretudo, das entidades reguladoras do transporte aéreo e estados soberanos e identifica como fatores críticos de sucesso:

1. Aumento da produção e utilização de SAF (Sustainable Aviation Fuel);
2. Evolução tecnológica nos motores e aeronaves;
3. Aumento da eficiência das operações de voo através de uma melhor gestão do tráfego aéreo.

Adicionalmente, a implementação medidas de mercado, como o EU Emissions Trading System (ETS) terão um papel determinante na prossecução do objetivo de neutralidade carbónica.



Mais de 370,000 voos comerciais usaram SAF desde 2016



Mais de 40 companhias aéreas e 13 grandes aeroportos já usam e fornecem SAF, e este número está a crescer rapidamente.



O SAF é feito de matérias-primas 100% renováveis de origem sustentável.



O SAF reduz as emissões de gases de efeito estufa (GEE) em até 80% durante o ciclo de vida do combustível, em comparação com o uso de combustível fóssil para aviação.



análise de resultados

Ganhos Operacionais

Após dois anos severamente afetado pelos impactos da crise pandémica de covid-19, pelos condicionalismos impostos à circulação de pessoas e rutura nas cadeiras de abastecimento, assistimos em 2022 a uma recuperação do tráfego a nível mundial, em sintonia com o levantamento das restrições à mobilidade e materialização de bolsas de procura reprimida durante os períodos de confinamento. No caso particular da Azores Airlines, à recuperação do tráfego durante o ano transato, respondemos com o aumento do nº de lugares oferecidos, em 21% e 48% face aos anos de 2019 e 2021, respectivamente, que nos permitiu pela primeira vez ultrapassar o marco do milhão de passageiros transportados.

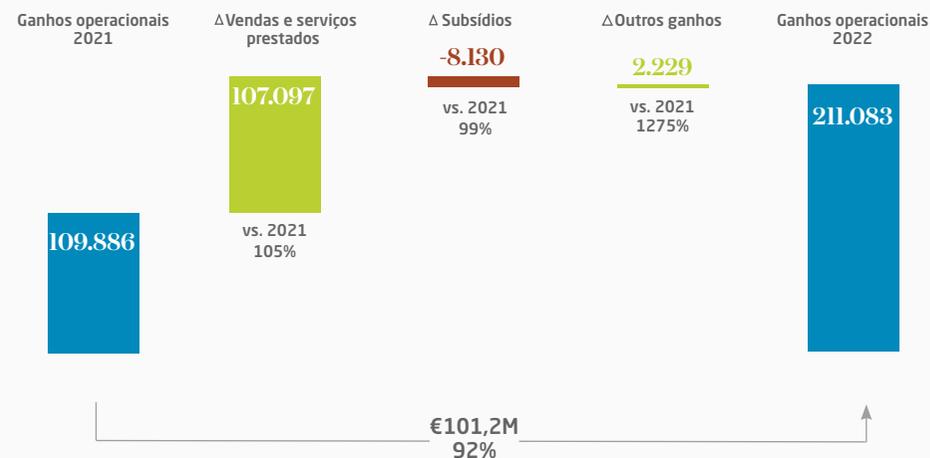
Neste contexto, a Azores Airlines encerra 2022 com um crescimento significativo do seu volume de negócios face ao ano anterior.

milhares de euros	2022	2021	2020	2022 vs 21	2022 vs 20
Vendas e serviços prestados	208.636	101.539	56.925	105%	267%
Subsídios	43	8.173	33	-99%	30%
Outros ganhos	2.404	175	155	1.275%	1.448%
Ganhos operacionais	211.083	109.886	57.113	92%	270%

*Não considera imparidades (critério EBITDA).

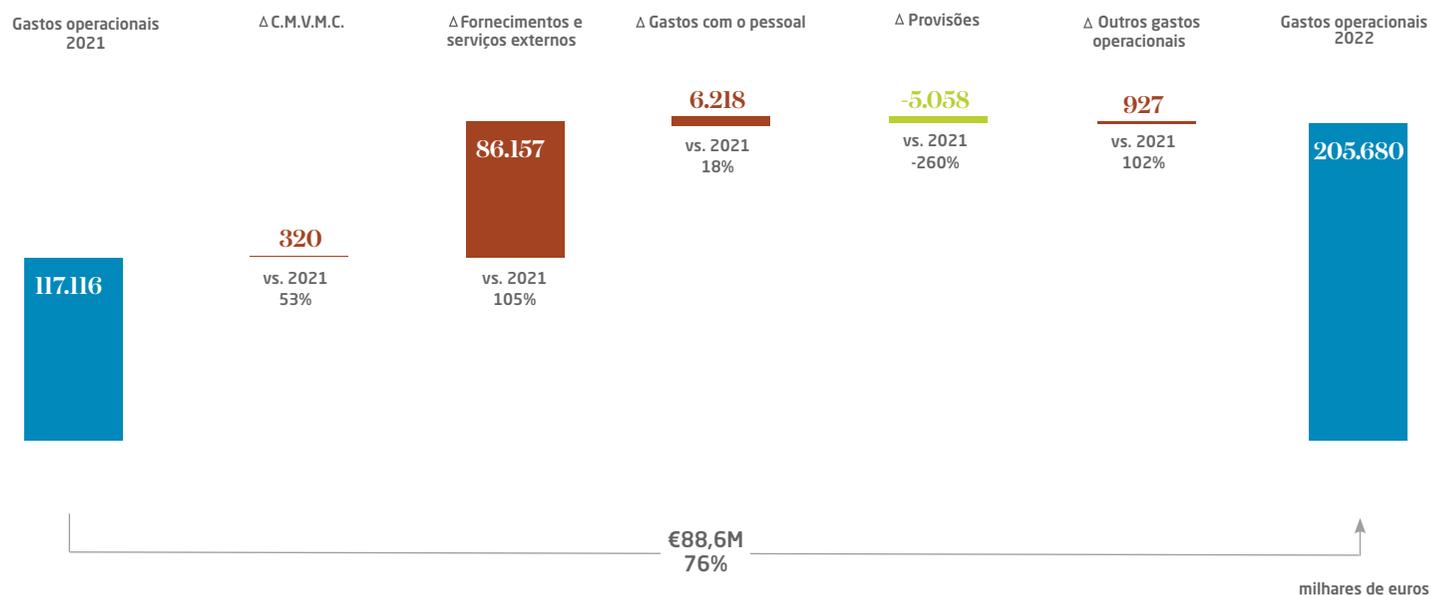
Em linha com o crescimento da procura, a rubrica de prestação de serviços apresentou um aumento significativo de 105%, cerca de 107 milhões de euros acima do registado em 2021, reflexo da retoma do tráfego, sobretudo a nível internacional, após os constrangimentos impostos pela crise pandémica de covid-19. A rubrica de subsídios apresenta em 2022 uma descida relevante face ao exercício

anterior, resultante dos apoios recebidos durante 2021, no âmbito da mitigação dos impactos da crise de covid-19 na atividade da Azores Airlines. A variação de 2,2 milhões de euros na rubrica de Outros Ganhos resulta da recuperação de valores de reservas de manutenção, no âmbito dos contratos de locação operacional de aeronaves.



Gastos Operacionais¹

A nível mundial, o ano de 2022 trouxe para a economia um conjunto de desafios adicionais aos que ainda atravessávamos no rescaldo da crise pandémica de covid-19. Os efeitos da escalada de um cenário de guerra na Europa, do aumento do preço dos combustíveis e da crise inflacionária levaram à deterioração dos níveis de confiança do lado da procura e ao consequente abrandamento do crescimento económico, afetando transversalmente todos os sectores económicos e condicionando a retoma que se previa significativa.



A atividade da Azores Airlines não ficou isenta destes impactos, nomeadamente do aumento generalizado dos preços que se verificou ao longo do ano de 2022, com destaque para os gastos com combustível, componente estrutural da estrutura de custos de qualquer transportadora aérea.

O aumento da produção registado na Azores Airlines durante 2022, com um volume de ASKs 68% superior aos níveis de 2021 neste contexto de subida de preços, gerou aumentos significativos na estrutura de custos da Azores Airlines, nomeadamente na rubrica de fornecimentos e serviços externos (FSE) que face ao ano de 2021 aumenta 105%, cerca de 86 milhões de euros, dos quais 52 milhões de euros referentes

a combustível (+229% face a 2021). Excluindo combustíveis, os FSE cresceram 57%. Outros aumentos significativos de FSE ocorreram nas rubricas de Handling (+7,7 milhões de euros), taxas aeroportuárias (+5,6 milhões de euros), custos de distribuição e comunicação (+4,3 milhões de euros). No que diz respeito aos Gastos com Pessoal, o crescimento de 6,2 milhões de euros (+18% face a 2021), assenta maioritariamente em aumento de rubricas de natureza variável, dependentes da atividade operacional, atualização de tabelas salariais e descongelamento de carreiras. Adicionalmente com o regresso da operação ao pleno funcionamento registou-se um aumento nos gastos com formação de pessoal na ordem dos

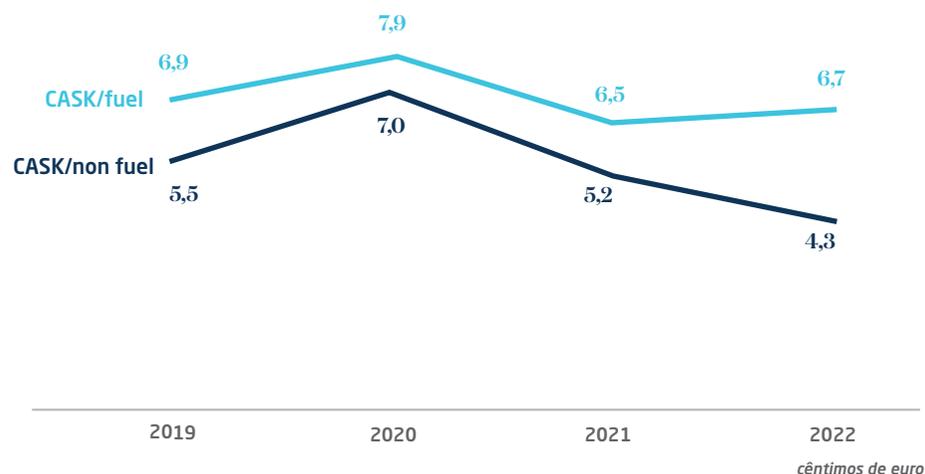
400 mil euros.

A rubrica de provisões apresenta face ao ano de 2021 uma redução significativa, fruto da reversão de provisões constituídas no âmbito de processos judiciais em curso, nomeadamente por irregularidades com passageiros no Canadá, cujo desenvolvimento, favorável à SATA durante o ano de 2022 permitiu que se procedesse à sua reversão, de aproximadamente 7 milhões de euros. A rubrica de Outros Gastos cresce cerca de 900 mil euros, face a 2021, sendo grande parte deste crescimento motivado pelo maior valor incorrido com comissões pagas por vendas efetuadas por terceiros, em linha com o aumento de receitas registado em 2022.

¹Gastos considerados para EBITDA, não inclui amortizações, depreciações, gastos de reestruturação e gastos com imparidades (de ativos e de contas a receber).

CASK¹

Cost per Available Seat Kilometer



Utilizado para mensurar o custo unitário expresso em cêntimos de euros incorrido para operar um lugar, por km percorrido, o CASK é um indicador de grande relevância na avaliação e comparação da performance e estabilidade económica das transportadoras aéreas.

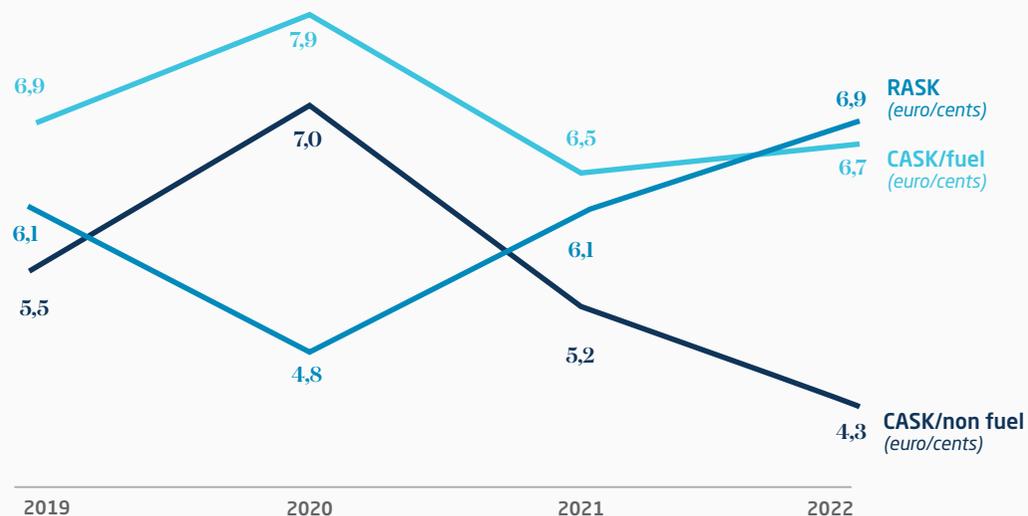
Em 2022, os valores de CASK refletem o esforço de recuperação económica da Azores Airlines. Ao contrário da generalidade do setor da aviação, cujos indicadores ainda se encontram abaixo dos valores registados em 2019, a Azores Airlines ofereceu durante 2022 mais 21% de lugares e recebeu a bordo das suas aeronaves mais 1.5% passageiros

do que em 2019, valores que em 2022 se traduziram numa taxa de ocupação geral (load factor) de 75%, valor em linha com os dados publicados pela IATA em Dezembro de 2022 para o setor da aviação civil (78,7%).

Avaliando com maior detalhe os valores de CASK, é notória a descida nos valores registados excluindo a componente de gastos com combustíveis, que por via do aumento operacional da oferta permitiu uma maior escalabilidade das outras rubricas de gastos sobretudo fixos e semifixos, revelando desta forma o impacto da subida dos gastos com combustíveis verificado em 2022 na estrutura de gastos operacionais da Azores Airlines.

RASK⁴

Revenue per Available Seat Kilometer



A evolução dos valores de RASK desde 2020 mostra a tendência de recuperação económica da operação em 2022, com um crescimento de 92% no valor de ganhos operacionais face ao ano de 2021 e 34% superior aos registados em 2019. Comparando os indicadores de RASK, com os valores de CASK fuel e non fuel, apesar de bastante condicionada pelos aumentos dos gastos com combustível (+109% vs. 2019), torna-se clara a melhoria na performance económica da Azores Airlines quando desconsideramos estes valores da avaliação e consideramos o valor de CASK non fuel.

¹Para cálculo de CASK são considerados os gastos de acordo com o critério de EBITDA.

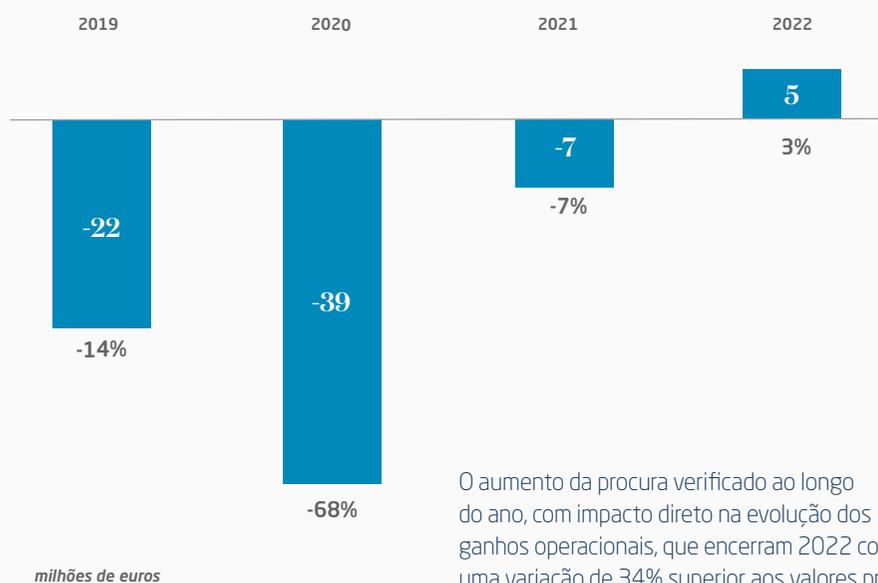
²Fonte: Air Passenger Monthly Analysis – December 2022

³Fonte: Air Passenger Monthly Analysis – December 2022

⁴Para cálculo de RASK são considerados os ganhos operacionais reportados.

EBITDA e Margem EBITDA

Em linha com a evolução positiva observada ao nível da atividade operacional, 2022 ficou marcado por uma recuperação significativa ao nível do EBITDA, registando pela primeira vez nos últimos anos EBITDA positivo.



O aumento da procura verificado ao longo do ano, com impacto direto na evolução dos ganhos operacionais, que encerram 2022 com uma variação de 34% superior aos valores pré-pandemia de 2019, permitiu que o valor de EBITDA de 2022 atingisse os 5,2 milhões de euros, representando uma melhoria superior a 12 milhões de euros quando comparado com 2021 e de 27,7 milhões de euros quando comparado com o período pré-pandémico de 2019.

No mesmo sentido, assistimos a uma recuperação significativa ao nível da margem EBITDA, que em 2022 foi de 3% comparativamente a -7% e -68% registados em 2021 e 2020, respetivamente.

EBIT

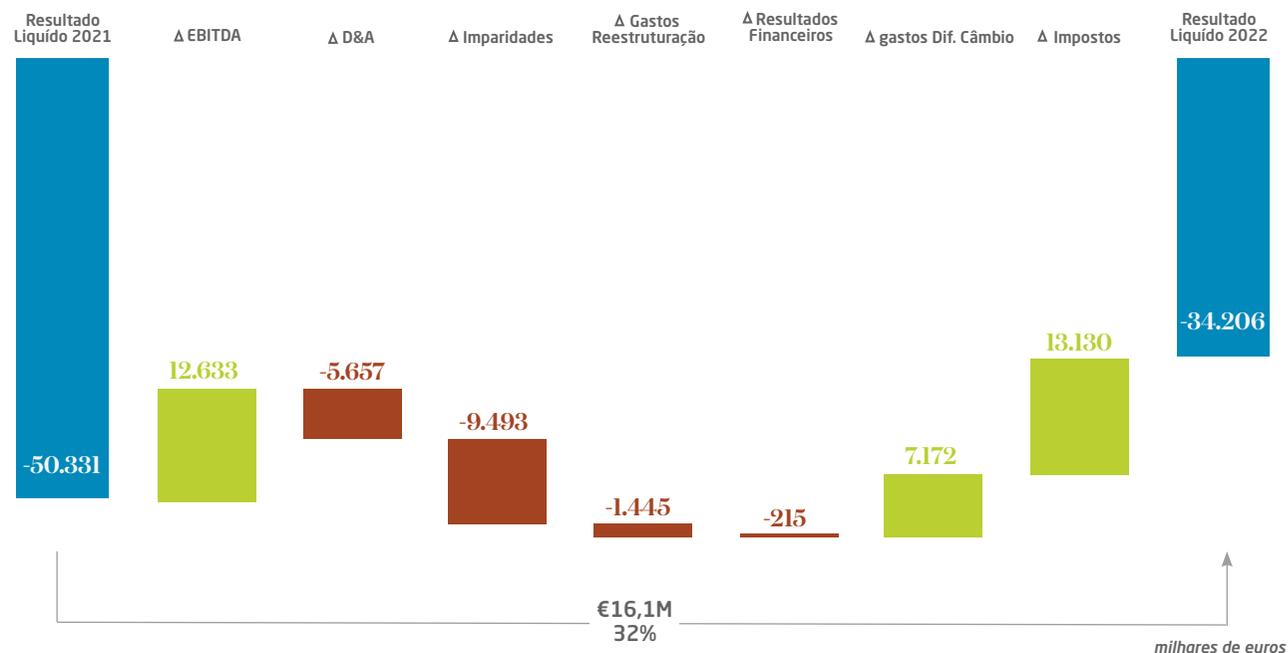
milhares de euros	2022	2021	2020	2019
EBITDA	5.403	-7.230	-39.006	-22.313
Gastos de Reestruturação	-2.821	-1.376	-5.973	0
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-25.950	-20.294	-14.664	-9.458
Imparidades	-6.487	3.006	-3.661	-12.357
EBIT/Resultado Operacional	-29.856	-25.894	-63.304	-44.128

Os efeitos da recuperação do EBITDA em 2022, na ordem de 12,6 e 44,4 milhões de euros comparativamente ao registado no ano de 2021 e 2020, respetivamente, são atenuados no apuramento do Resultado Operacional Antes de Juros e Impostos (EBIT), sobretudo pelos valores de amortização de contratos de locação operacional da frota ao serviço da Azores Airlines que, com a adoção da IFRS16 a partir de 2019 passam a ser considerados na rubrica de amortizações do exercício.

A rubrica de gastos de reestruturação, correspondente ao valor das responsabilidades da Azores Airlines com os acordos de reforma antecipada e pré-reforma, bem como o programa de saídas voluntárias lançado em 2021 no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA, assume o valor de 2,8 milhões de euros, contribuindo para uma maior deterioração dos resultados registados.

Resultado Líquido

A Azores Airlines regista, em 2022, um resultado líquido de 34,2 milhões de euros negativos, uma melhoria superior a 16 milhões de euros face aos 50,3 milhões de euros negativos registados em 2021.



Esta evolução face ao ano anterior, resulta de melhorias verificadas de EBITDA (+12,6 milhões de euros), diferenças de câmbio líquidas (+7,2 milhões de euros) e impostos (+13,1 milhões de euros), cujos efeitos positivos são reduzidos pela deterioração das rubricas de amortizações (-5,7 milhões de euros), resultantes da amortização de incrementos de valor por capitalização de gastos com manutenções efetuadas nas frotas A320 e A321, imparidades (-9,5 milhões de euros), cujo aumento resulta da avaliação de eventuais perdas, sempre que o valor recuperável de determinado ativo é inferior seu ao valor contabilístico, através de testes de imparidade a reservas de manutenção registadas como ativo e resultado numa imparidade de 4,2 milhões de euros referente à expectativa de não recuperação de reservas de manutenção, tendo em conta as previsões de manutenções estruturais futuras. Adicionalmente, foram constituídas imparidades

referentes a perda total de valores a receber de terceiros, nomeadamente, incentivos obtidos para a promoção e realização de rotas entre os Açores e Europa para os quais foram reconhecidas perdas totais por imparidade, no montante de 1,1 milhões de euros.

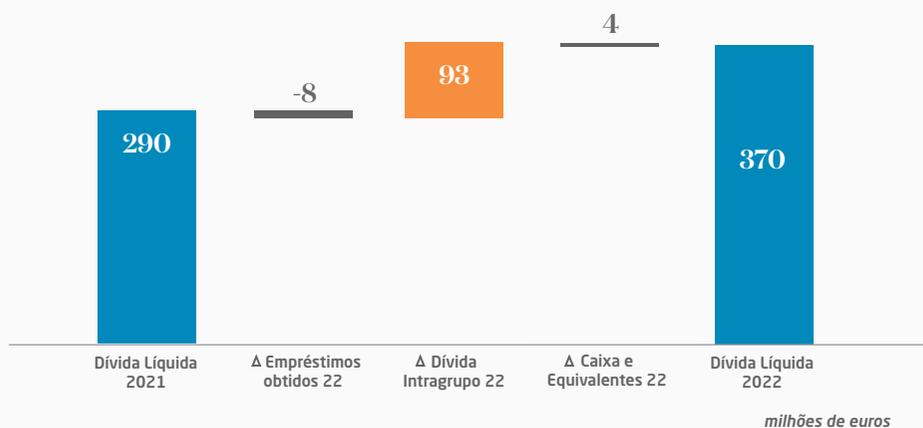
No que respeita a Gastos de Reestruturação, a reabertura do programa de pré-reformas, lançado em 2021, resultou num aumento das responsabilidades a incorrer com colaboradores que aderiram ao programa de pré-reforma e reforma antecipada, com um impacto de 2,8 milhões de euros em 2022, mais 1,4 milhões de euros do que o valor registado no ano anterior. Os resultados financeiros situaram-se em -18,7 milhões de euros, um agravamento de 215 mil euros face a 2021, resultante essencialmente dos juros do empréstimo intra-grupo entre a SATA Air Açores e SATA Gestão de Aeródromos e a Azores Airlines e do aumento das despesas com juros no

âmbito da atualização financeira de passivos de locação.

A evolução positiva da rubrica de Diferenças Cambiais resulta, no âmbito da política definida no Grupo SATA para gestão de risco financeiro, da contratação a partir de 1 de janeiro de 2022, de uma relação de cobertura cambial, com objetivo de mitigação de variações nos fluxos de caixa, decorrentes de vendas cuja tarifa seja determinada em dólares americanos, sendo o montante registado na demonstração de resultados do exercício correspondente à parcela não coberta pelo hedging cambial. O impacto positivo da rubrica de impostos, resulta do registo de ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais, em resultado da expectativa da recuperabilidade desses prejuízos acumulados, tendo em consideração os resultados positivos futuros esperados nas projeções económicas da atividade da Azores Airlines.

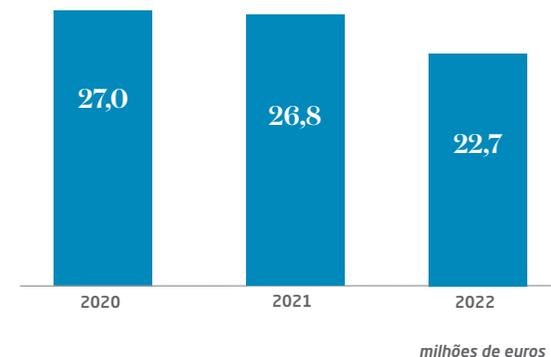
Dívida Líquida

Durante o exercício de 2022, o valor de dívida líquida registou um crescimento de 81 milhões de euros, em resultado do aumento dos valores de dívida intra-grupo em 93 milhões de euros, cujo impacto foi mitigado pela redução de 8 milhões de euros no valor de financiamentos bancários e aumento de 4 milhões de euros na rubrica de Caixa e Equivalentes.



Fornecedores

Durante 2022 mantivemos em curso as iniciativas com vista à otimização da relação SATA com os seus stakeholders, implementadas em 2021 e com resultados significativos no que diz respeito à credibilidade da Azores Airlines junto dos seus parceiros e melhorias ao nível da flexibilização e exigência de pagamentos. Permitiu-nos encerrar o exercício de 2022 com valores em dívida a fornecedores 16% inferiores aos registados a 31 de Dezembro do ano transato.



Capital Próprio

A evolução do Capital Próprio em 2022 reflete a incorporação dos resultados líquidos no Capital Próprio da Azores Airlines, cujo valor era a 31 de dezembro de 2022 de -371 milhões de euros.

48%

aumento de lugares oferecidos relativamente a 2021

43%

aumento de voos relativamente a 2021

67%

aumento de passageiros relativamente a 2021

LOAD FACTOR

75%

2021: 66%
2020: 50%



evolução do segmento de negócio

Apesar dos desafios que marcaram 2022, conseguimos atingir uma recuperação total do tráfego internacional para os níveis pré-pandémicos de 2019, resultados acima dos registados por outras empresas do setor.

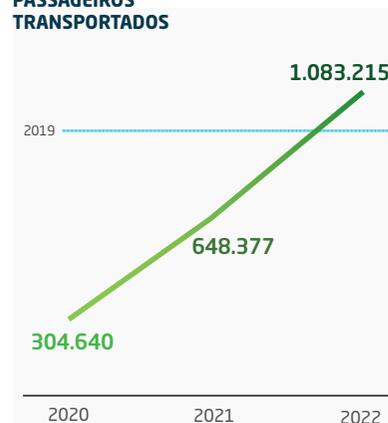


Em 2022 oferecemos mais 48% de lugares em relação a 2021 e mais 10% em relação a 2019, tendo realizado mais 43% de voos do que no ano anterior e transportado mais 67% de passageiros em relação a 2021.

Em relação à taxa de ocupação dos voos assinalámos, igualmente, um incremento em relação aos anos anteriores: mais 9 p.p. em relação a 2021 e mais 25 p.p. quando fazemos a comparação com o ano de 2020.

2022 foi, também, o ano em que iniciámos as primeiras ligações entre Nova Iorque e os Açores o que, em conjunto com o incremento da oferta de lugares nas restantes rotas da Azores Airlines, contribuiu para os bons resultados operacionais obtidos e para atingirmos o recorde de mais de um milhão de passageiros transportados num só ano.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS



NÚMERO DE VOOS REALIZADOS



Charters

Em 2022 a operação Charter distribuiu-se na Azores Airlines por séries de tour operação, fretamentos de corporate desportivo ou empresarial, e por voos de carácter essencial.

Foram realizados, ao longo do ano, 450 voos charter em vinte aeroportos, seis nacionais e catorze internacionais, sendo os nossos clientes mais frequentes provenientes de Cabo Verde, Brasil e Bermuda.

Os meses com maior número de voos operados e, consequentemente, maior volume de negócio, foram os meses de verão: junho, julho, agosto e setembro.

O volume de negócios charter em 2022 ultrapassou os 11ME, tendo a rentabilidade comercial atingido proveito positivo e margem de excedente.

2022 terminou, assim, com mais

€ **48% de receita,**

✈ **43% de voos e**

👤 **78% de passageiros,**

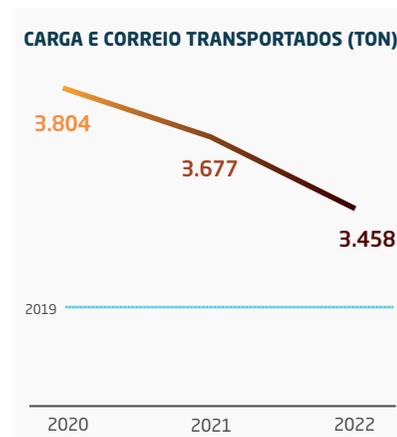
quando comparado com 2021, deixando as Companhias do Grupo em excelente posicionamento de valor, comercial e operacional, nos mercados de interesse.

Carga e Correio

A Azores Airlines investiu, em 2022, no crescimento do negócio do transporte de carga, por meio da contratação de um GSSA Global, incluindo a APG Inc. em Espanha, Estados Unidos da América e Canadá, o que possibilitou a expansão para outros países.

Iniciámos, também, o transporte de carga na rota entre Barcelona e Ponta Delgada, em especial a partir de Barcelona, com transportes regulares durante a estação de inverno.

Na prossecução da sustentabilidade da nossa atividade, apostámos na digitalização da carga aérea, através do desenvolvimento de ações junto dos agentes transitários com foco na redução da pegada ambiental da nossa atividade.



aspectos regulamentares

Integrando a SATA Internacional o Setor Público Empresarial Regional (SPER), com a atividade de transporte aéreo, em que tradicionalmente é expressiva a representação sindical, nesta especificidade acompanha a Indústria, sendo relevante a presença e interação com os parceiros sociais.

O coletivo de trabalhadores, a nível de empresa, tem representação autónoma, pela intervenção da Comissão de Trabalhadores da SATA Internacional-Azores Airlines.

Cinco sindicatos são os interlocutores mais expressivos, designadamente, SPAC - Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil, SNPVAC – Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil e SITEMA - Sindicato dos Técnicos de Manutenção de Aeronaves, representativos das respetivas profissões, bem como SITAVA – Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e SINTAC - Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Aviação Civil, representativos de todos os trabalhadores do setor, conquanto com maior representatividade do “Pessoal de Terra”.

A vertente negocial dos parceiros encontra-se materializada em quatro convenções, na forma de Acordos de Empresa (AE), complementados por instrumentos ad hoc (protocolos, memorandos, compromissos, entendimentos), firmados por empresa e por grupos profissionais, designadamente, Pessoal de Terra (PT), Técnicos de Manutenção de Aeronaves (TMA), Tripulantes de Cabine (PNC) e Pilotos (PNT).

Por decorrência do Plano de Reestruturação, que no âmbito laboral comportou a necessidade de adoção de regimes de exceção, com suspensão parcial dos AE e aplicação de opções convencionais sucedâneas, para assegurar a certeza jurídica e igualdade de tratamento, foi requerida a aplicação administrativa a todos os trabalhadores (i.e., também aos não sindicalizados) das convenções aplicáveis. Em resultado do acolhimento do pedido,

constata-se que por via de distintas abordagens da Administração Pública sobre a temática, o acervo negocial subsistente na SATA Internacional - Azores Airlines tornou-se aplicável a todos os trabalhadores.

A via administrativa enunciada consta das seguintes Portarias:

- Portaria de Extensão nº 37/2022, de 17 de janeiro, do acordo de empresa e suas alterações entre a SATA Internacional - Azores Airlines, S. A., e o Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos – SITAVA e outro (PT e TMA, território do Continente);
- Portaria de Extensão nº 12/2022, de 13 de julho, do acordo de empresa e suas alterações entre a SATA Internacional - Azores Airlines, S.A. e o Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos - SITAVA e outro (PT e TMA, território dos Açores);
- Portaria de Extensão, nº 31/2022, de 14 de janeiro, do acordo de empresa e suas alterações entre a SATA Internacional - Azores Airlines, S.A. e o Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil – SNPVAC (PNC, território do Continente);
- Portaria de Extensão nº 10/2022, de 13 de julho, do Acordo de Empresa e Acordo de Suspensão Parcial entre a SATA Internacional - Azores Airlines, S.A. e o Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil – SNPVAC (PNC, território dos Açores);
- Portaria de Extensão, de 8 de abril de 2022, do acordo de empresa e suas alterações entre a SATA Internacional - Azores Airlines, S.A. e o SPAC - Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil (Pilotos, território do Continente);
- Portaria de Extensão nº 11/2022, de 13 de julho, do Acordo de Empresa e Acordo de Suspensão Parcial entre a SATA Internacional - Azores Airlines, S.A. e o SPAC - Sindicato

dos Pilotos da Aviação Civil (Pilotos, território dos Açores);

LEGISLAÇÃO:

A título não exaustivo, elencam-se por ordem cronológica diplomas legais que impactaram na atividade da empresa, e entre o mais, nas relações laborais:

• Resolução do Conselho do Governo n.º 199/2022, de 9 de dezembro

Notas: Reorganização societária envolvendo a criação de uma nova sociedade, a constituir pela Região Autónoma dos Açores, na qualidade de acionista única, para se tornar a sociedade-mãe do Grupo SATA, passando a deter, em 100%, a SATA Air Açores, S.A., e as suas atuais subsidiárias, a SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., e a SATA Gestão de Aeródromos, S.A., bem como, em momento ulterior, a nova entidade resultante da desvinculação da atividade de assistência em escala assegurada pelas transportadoras.

• Decreto-Lei n.º 82/2022, de 6 de dezembro

Sumário: Transpõe a Diretiva (UE) 2019/882, relativa aos requisitos de acessibilidade de produtos e serviços.

• Despacho n.º 2222/2022, de 19 de outubro

Notas: Regulamento que estabelece as “Normas e procedimentos aplicáveis ao encaminhamento de passageiros”.

• Decreto-Lei n.º 57-A/2022, de 26 de agosto

Sumário: Altera as medidas aplicáveis no âmbito da pandemia da doença covid-19. Notas: Eliminação da obrigatoriedade do uso de máscaras ou viseiras na utilização de transportes coletivos de passageiros, incluindo o transporte aéreo.

• Decreto-Lei n.º 30-E/2022, de 21 de abril

Sumário: Estabelece medidas excecionais e temporárias no âmbito da pandemia da doença covid -19.

Notas: Revoga o regime do formulário de localização de passageiros, deixando de ser obrigatório o preenchimento do Passenger Locator Form pelos passageiros dos voos com destino ou escala em Portugal continental.

• Decreto-Lei n.º 28/2022, de 24 de março

Sumário: Estabelece um regime transitório para a atribuição do subsídio social de mobilidade, no âmbito dos serviços aéreos e marítimos entre o continente e a Região Autónoma da Madeira e entre esta e a Região Autónoma dos Açores.

• Decreto Regulamentar n.º 1/2022, de 10 de janeiro

Sumário: Estabelece os termos e as condições do reconhecimento do estatuto de cuidador informal bem como as medidas de apoio aos cuidadores informais e às pessoas cuidadas.

Notas: O reforço da proteção laboral do cuidador informal não principal inclui, nomeadamente, um regime de faltas, licença e organização dos tempos de trabalho.

• Lei n.º 1/2022, de 3 de janeiro

Sumário: Alarga o período de faltas justificadas em caso de falecimento de descendente ou afim no 1.º grau da linha reta, alterando o Código do Trabalho.

• Decreto-Lei n.º 109-B/2021, de 7 de dezembro

Sumário: Aprova a atualização do valor da retribuição mínima mensal garantida e cria uma medida excecional de compensação.

Aplicação de Resultados

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

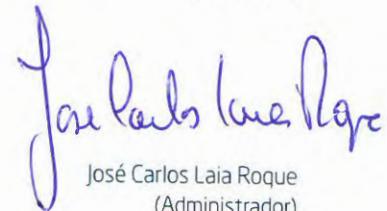
Nos termos das disposições em vigor, propõe-se que o Resultado Líquido do Exercício negativo de 34.206.374 euros seja aplicado em Resultados Acumulados.

Ponta Delgada, 19 de Abril de 2023.

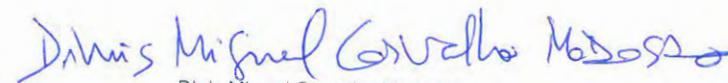
Conselho de Administração



Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves
(Presidente)



José Carlos Laia Roque
(Administrador)



Dinis Miguel Carvalho Modesto
(Administrador)

sobre o relatório

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

O relatório incide sobre a atividade do Grupo SATA durante o ano de 2022 - 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 Normas Internacionais de Informação Financeira (International Financial Reporting Standards) adotadas pela União Europeia (IFRS), emitidas e revistas pelo IASB - Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade (International Accounting Standards Board) e com as interpretações emitidas pelo International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) ou pelo anterior Standing Interpretations Committee (SIC), emitidas e em vigor ou emitidas e adotadas antecipadamente à data de 1 de janeiro de 2021, e, em matéria de sustentabilidade, com as Diretrizes de Elaboração de Relatórios de Sustentabilidade da Global Reporting Initiative (GRI).

Verificação externa

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

Contactos

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



glossário

APAVT Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo.

APCER Associação Portuguesa de Certificação na certificação da qualidade.

ASK Available Seat-Kilometers ou Assentos-Quilómetros Oferecidos.

Calculado por voo, pela multiplicação do número de assentos disponíveis para comercialização em cada etapa pela distância percorrida em cada etapa.

AZEA Aliança Zero Emissões para a Aviação.

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

CASK Custo operacional dividido pelo total de assentos-quilómetro oferecidos.

CE Comissão Europeia.

CELE Comércio Europeu de Licenças de Emissões.

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

CHYLA Credible Hybrid Electric Aircraft.

CORSIA Carbon Off setting and Reduction Scheme for International Aviation.

CO₂ Dióxido de Carbono.

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

EAWB Electronic Air Waybill

EBIT Earnings Before Interest and Taxes.

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

EFB Electronic Flight Bag.

EPD Encarregado de Proteção de Dados.

ERAA European Regional Airlines Association.

ESG Environmental, Social, and Corporate Governance.

ETS Emissions Trading System.

FUEL Combustível.

GEE Gases com Efeito de Estufa.

GRA Governo Regional dos Açores.

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

GSE Ground Support Equipment.

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

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

IATA International Air Transport Association.

ICAO International Civil Aviation Organization.

ICOP IATA Carbon Off set Program.

IEnvA Environmental Assessment Program.

INE Instituto Nacional de Estatística.

IFRS International Financial Reporting Standards.

IHCP Índice Harmonizado de Preços do Consumidor.

Jet fuel Combustível para aviões.

Load Factor Coeficiente de Ocupação - RPK dividido pelo ASK.

OCDE Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico.

ODS Objectivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas.

OPEP+ Organização dos Países Exportadores de Petróleo.

ONU Organização das Nações Unidas.

PIB Produto Interno Bruto.

p.p. Pontos percentuais.

R.A.A. Região Autónoma dos Açores.

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

SAF Sustainable Aviation Fuel.

Safety Segurança operacional.

Security Segurança contra atos ilícitos.

SPER Setor Público Empresarial Regional.

SREA Serviço Regional de Estatística dos Açores.

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

t CO₂e Toneladas de CO₂ equivalente.

UE União Europeia.

anexos ESG

Environmental, social, and
corporate governance



	2020	2021	2022
EMISSIONES DE CARBONO (tCO₂)			
TOTAL	74.366	111.505	186.829
Scope 1	74.297	111.455	186.745
Jet fuel	74.290	111.445	186.739
Combustível GSE	7	10	7
Scope 2	872	855	1.237
Eletricidade	70	50	84
COMPENSAÇÃO DE CARBONO (tCO₂)			
CELE	781	791	1312
CORSIA	29.096	38.691	92.570
INTENSIDADE DE CARBONO (gCO₂/PKM)			
Azores Airlines	121,9	91,5	80,8
COMBUSTÍVEL (LITROS)			
Jet Fuel	29.480.053	44.224.324	74.102.686
GSE/Equipamentos	2.552	3.551	2.381
ELETRICIDADE (KWH)			
TOTAL	103.254	73.506	123.947
INTENSIDADE ENERGÉTICA (Gj)			
TOTAL	1.014.581	1.521.714	2.549.667
Jet fuel	1.014.114	1.421.317	2.549.132
Combustível viaturas	95	132	89
Eletricidade	372	265	446
Energia renovável	0	0	0
RESÍDUOS			
TOTAL RESÍDUOS (T)	4,3	5,8	3,1
Resíduos Perigosos	2,1	2,2	2,94
Resíduos não perigosos	2,2	3,7	0,19
Valorização (%)	100	99,3	88,0
Eliminação (%)	0	0,7	12,0
ÁGUA (M³)			
EMBALAGENS PRIMÁRIAS COLOCADAS NO MERCADO (Kg)	1.889	3.534	6.455
PAPEL ADQUIRIDO (T)	-	-	1,9
PNEUS (UNI)	4	124	7
Aeronaves	0	118	0
GSE/equipamentos	4	6	7
RECLAMAÇÕES E COIMAS	0	0	0

anexos



CV dos membros do Conselho de Administração

Luis Rodrigues

Habilitações Literárias/Formação complementar

Licenciatura em Economia (1988) e MBA (1990) pela Faculdade de Economia, Universidade Nova de Lisboa.

Advanced Management Program (2013), Harvard Business School, EUA.

Data de Nascimento

29/01/1965

Percurso Profissional

Desempenhou funções de gestão em várias indústrias – bens de consumo, media, telecomunicações - e geografias – Austria, Belgica, 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.

Mario Chaves

Habilitações Literárias/Formação complementar

Frequência Matemáticas Aplicadas, Universidade Autónoma de Lisboa (1994/1996)

Curso Piloto Linha Aérea (1995)

Comandante Airbus A320 (2005)

Instrutor (Type Rating Instructor A320) (2006-2009)

Data de Nascimento

15/05/1975

Percurso Profissional

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 framework regulatória mundial. Foi team leader 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 Handling em Keflavik, HUB da Icelandair.

Entre 2017 e 2019 desempenhou a função de Acting CEO e Accountable Manager da Cabo Verde Airlines para a sua reestruturação e executou com sucesso a privatização da empresa em Março 2019.

Desde janeiro de 2020, Vogal do Conselho de Administração do Grupo SATA.

Teresa Gonçalves

Habilitações Literárias/Formação complementar

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). Business Marketing Strategy, Kellogg School of Management (Northwestern University) (2015). Pós-graduação em Concorrência e Regulação, pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa (2016/17).

Data de Nascimento

30/05/1977

Percurso Profissional

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 Corporate Finance, 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 – 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.

José Roque

Habilitações Literárias/Formação complementar

Licenciado em Engenharia de Produção Industrial no ramo das construções mecânicas pela Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências e Tecnologia.

Data de Nascimento

07/10/1961

Percurso Profissional

Ao longo dos anos, acumulou formações específicas na área da Manutenção e Engenharia de Aeronaves, entre outras especializações. Desempenhou funções de Engenheiro Especialista na OGMA, TAP, Mobil, Petrogal e integrou os quadros da SATA Internacional em 1998, na qualidade de Diretor Geral de Manutenção e Engenharia. Foi nomeado Diretor Geral de operações em agosto 2021 e administrador executivo da SATA Holding, com as funções de COO (Chief Operational Manager) em 2023.

Dinis Modesto

Habilitações Literárias/Formação complementar

Licenciado em Economia pelo ISCTE (Instituto Universitário de Lisboa) e tem um Executive Master em Management pela Católica Lisbon School of Business & Economics.

Data de Nascimento

07/05/1983

Percurso Profissional

Conta com mais de 10 anos de experiência como diretor financeiro em diferentes setores e um conhecimento consolidado de 17 anos nas áreas financeira, controlo de gestão e desenvolvimento de negócios. Exerceu recentemente funções de Diretor Financeiro e de Compras da Cellnex Portugal, pertencente à Cellnex Telecom (CLNX), que adquiriu, em 2020, a primeira empresa independente de torres de telecomunicações em Portugal, a OMTEL, em resultado da cisão da unidade TowerBusiness da Altice, um projeto que geriu diretamente. Iniciou a carreira profissional na Portugal Telecom (atual Altice) em 2005, onde teve responsabilidades nas áreas de planeamento e controlo de gestão, Corporate Finance e M&A, e áreas financeiras, em diversos setores de atividade, incluindo telecomunicações, serviços de saúde, serviços partilhados e serviços financeiros. Ao longo da sua carreira teve a oportunidade de participar em projetos de criação de novas empresas, venda de ativos, implementação de mudanças organizacionais, exploração e implementação de oportunidades de desenvolvimento de negócio.

anexos financeiros



SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.

Demonstrações Financeiras
31 de dezembro de 2022

Índice das Demonstrações Financeiras

Demonstração da posição financeira	3
Demonstração de resultados	4
Demonstração do rendimento integral	5
Demonstração da alteração dos capitais próprios	6
Demonstração dos fluxos de caixa.....	7
Anexo às demonstrações financeiras	8
1. Introdução.....	8
1.1 IMPACTO PANDEMIA COVID-19.....	12
2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras	19
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO.....	19
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES.....	20
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS	21
3. Principais políticas contabilísticas	21
3.1 CONVERSÃO CAMBIAL	21
3.2 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS.....	22
3.3 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS.....	23
3.4 ATIVOS FINANCEIROS	24
3.6 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS.....	26
3.7 INVENTÁRIOS.....	27
3.8 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER	27
3.9 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA.....	27
3.10 CAPITAL SOCIAL	28
3.11 EMPRÉSTIMOS OBTIDOS.....	28
3.12 OUTRAS CONTAS A PAGAR	28
3.13 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	28
3.14 BENEFÍCIOS AOS EMPREGADOS	29
3.15 PROVISÕES	30
3.16 SUBSÍDIOS E APOIOS DO GOVERNO	31
3.17 LOCAÇÕES	31
3.18 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS.....	33
3.19 RÉDITO	33
3.22 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA.....	34
3.23 EVENTOS SUBSEQUENTES	35
4 Políticas de gestão do risco financeiro	35
5. Principais estimativas e julgamentos apresentados	41
5.1 PROVISÕES.....	42
5.2 PROVISÃO DE REDELIVERY.....	42
5.3 PROVISÃO PARA REESTRUTURAÇÃO	43
5.4 ATIVOS TANGÍVEIS	43
5.5 IMPARIDADE.....	43
5.6 DOCUMENTOS PENDENTES DE VOO.....	43
5.7 PROGRAMA DE FIDELIZAÇÃO	44
5.8 IMPOSTOS DIFERIDOS	44

5.9 LOCAÇÕES	44
5.10 BENEFÍCIOS PÓS EMPREGO	45
5.11 RECUPERABILIDADE DOS ATIVOS NÃO CORRENTES – FROTA AÉREA.....	45
5.12 HEDGING CAMBIAL	45
6. Ativos fixos tangíveis.....	47
7. Ativos e passivos por impostos diferidos.....	51
8. Outras contas a receber	53
9. Outros ativos correntes	55
10. Inventários	55
11. Clientes	56
12. Caixa e equivalentes de caixa	57
13. Capital	57
14. Reservas e prestações suplementares.....	57
15. Provisões	58
16. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais.....	60
17. Outras contas a pagar.....	62
18. Outros passivos correntes	63
19. Fornecedores.....	63
20. Imposto sobre o rendimento a receber/pagar	63
21. Documentos pendentes de voo.....	64
22. Ativos e passivos financeiros por categoria	64
23. Justo valor de ativos e passivos.....	65
24. Vendas e Prestação de serviços	65
25. Subsídios à exploração.....	66
27. Gastos com o pessoal	68
28. Outros rendimentos e ganhos.....	69
29. Outros gastos e perdas.....	69
30. Gastos e rendimentos financeiros	70
31. Imposto do exercício.....	71
32. Compromissos	72
33. Contingências.....	72
34. Partes relacionadas.....	73
35. Eventos subsequentes.....	74

Demonstração da posição financeira

	Nota	2022	2021
Ativo			
Não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	95.653.783	115.808.522
Ativos por impostos diferidos	7	13.271.602	58.917
Clientes	11	434.287	434.287
Outras contas a receber	8	16.071.177	9.919.753
		125.430.849	126.221.479
Corrente			
Inventários	10	712.479	365.152
Clientes	11	38.796.666	21.951.760
Outras contas a receber	8	14.192.971	10.949.023
Imposto sobre o rendimento a receber	20	-	51.555
Outros ativos correntes	9	3.806.413	3.931.604
Caixa e equivalentes de caixa	12	9.307.686	5.354.757
		66.816.215	42.603.850
Total do Ativo		192.247.064	168.825.328
Capital Próprio			
Capital social	13	5.000.000	5.000.000
Reservas legais	14	492.199	492.199
Outras reservas	14	(4.689.237)	329.178
Prestações suplementares	14	85.673.389	85.673.389
Reservas de justo valor		(232)	(232)
Resultados acumulados		(423.669.411)	(373.689.375)
Resultado líquido do exercício		(34.206.374)	(50.331.157)
Total Capital Próprio		(371.399.666)	(332.525.998)
Passivo			
Não corrente			
Provisões	15	12.075.035	20.809.477
Empréstimos obtidos	16	541.133	3.487.355
Passivos com obrigações contratuais	16	67.979.712	87.045.511
Obrigações de benefícios de reforma e outros	27	7.371.386	4.298.812
Outras contas a pagar	17	285.343.763	285.343.763
		373.311.029	400.984.919
Corrente			
Empréstimos obtidos	16	428.890	5.592.739
Passivos com obrigações contratuais	16	26.190.588	20.818.041
Fornecedores	19	22.650.500	26.827.339
Outras contas a pagar	17	109.704.642	16.456.707
Imposto sobre o rendimento a pagar	20	87.292	-
Outros passivos correntes	18	2.890.160	4.228.487
Documentos pendentes de voo	21	28.383.629	26.443.095
		190.335.701	100.366.408
Total Passivo		563.646.730	501.351.327
Total do Capital Próprio e Passivo		192.247.064	168.825.329

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

Demonstração de resultados

	<u>Nota</u>	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Vendas e serviços prestados	24	208.635.992	101.538.696
Subsídios à exploração	25	43.007	8.172.708
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	10	(920.041)	(599.688)
Fornecimentos e serviços externos	26	(168.541.643)	(82.385.050)
Gastos com o pessoal	27	(41.391.408)	(35.173.188)
Provisões (aumentos/reduções)	15	7.007.408	1.948.997
Outros rendimentos e ganhos	28	2.403.684	174.847
Outros gastos e perdas	29	(1.834.057)	(906.998)
Resultado operacional (antes Gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)		5.402.942	(7.229.677)
Gastos de reestruturação	27	(2.820.825)	(1.376.226)
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	6	(25.950.452)	(20.293.796)
Imparidade de ativos depreciáveis/ amortizáveis	6	-	5.833.971
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	8 e 11	(6.487.385)	(2.827.904)
Resultado operacional		(29.855.720)	(25.893.630)
Gastos financeiros	30	(18.702.780)	(18.516.339)
Rendimentos financeiros	30	-	28.132
Diferenças de câmbio líquidas	30	1.324.558	(5.847.046)
Resultados antes de impostos		(47.233.942)	(50.228.884)
Imposto sobre o rendimento do exercício	31	13.027.568	(102.274)
Resultado líquido do exercício		(34.206.374)	(50.331.157)

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

Demonstração do rendimento integral

	<u>Notas</u>	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Resultado líquido do exercício		(34.206.374)	(50.331.157)
Itens que poderão vir a ser reclassificados subsequentemente por resultados			
Ganhos e perdas em instrumentos de cobertura de fluxos de caixa	14	(5.018.415)	-
Itens que não reclassificam por resultados			
Remensurações de planos de benefícios definidos	27	351.122	-
		<u>(4.667.293)</u>	<u>-</u>
Total do rendimento integral do exercício		<u>(38.873.667)</u>	<u>(50.331.157)</u>

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

Demonstração da alteração dos capitais próprios

	Nota	Capital social	Reservas legais	Outras reservas	Prestações suplementares	Reservas de justo valor	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
A 1 de janeiro de 2021		5.000.000	492.199	329.178	85.673.389	(232)	(305.301.428)	(68.387.945)	(282.194.839)
Rendimento integral do exercício	14	-	-	-	-	-	-	(50.331.157)	(50.331.157)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	(68.387.945)	68.387.945	-
A 31 de dezembro de 2021		5.000.000	492.199	329.178	85.673.389	(232)	(373.689.374)	(50.331.157)	(332.525.998)
Rendimento integral do exercício	14	-	-	-	-	-	-	(34.206.374)	(34.206.374)
Remensurações	27	-	-	-	-	-	351.122	-	351.122
Derivados de cobertura do risco cambial	14	-	-	(5.018.415)	-	-	-	-	(5.018.415)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	-	-	(50.331.157)	50.331.157	-
A 31 de dezembro de 2022		5.000.000	492.199	(4.689.237)	85.673.389	(232)	(423.669.411)	(34.206.374)	(371.399.666)

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

Demonstração dos fluxos de caixa

	Nota	2022	2021
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		240 132 347	123 053 923
Pagamentos a fornecedores		(241 343 886)	(119 313 513)
Pagamentos ao pessoal		(39 019 005)	(36 330 302)
		(40 230 544)	(32 589 892)
Caixa gerada pelas operações			
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(102 276)	(73 315)
Recebimentos no âmbito da compensação financeira - COVID 19	25	-	8 127 350
Outros recebimentos/ pagamentos		2 112 562	(1 881 143)
		(38 220 259)	(26 417 000)
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais			
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(11 637 887)	(6 144 764)
Outros ativos financeiros		(475 219)	(291 365)
		(12 113 106)	(6 436 129)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento			
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	16	4 656 693	7 924 279
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo	34	84 380 303	63 159 589
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	16	(12 728 934)	(8 182 213)
Passivos com obrigações contratuais	16	(14 482 961)	(25 153 656)
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo	34	-	(538 594)
Juros e gastos e similares	30	(837 356)	(820 756)
Juros de passivos com obrigações contratuais	30	(6 802 881)	(1 550 226)
		54 184 864	34 838 423
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento			
Variação de caixa e seus equivalentes			
Efeitos das diferenças de câmbio		95 709	86 502
Caixa e seus equivalentes no início do exercício	12	5 354 757	3 282 961
Caixa e seus equivalentes no fim do exercício	12	9 301 965	5 354 757

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

Anexo às demonstrações financeiras

1. Introdução

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

A SATA é uma sociedade anónima, com sede na Rua Dr. José Bruno Tavares Carreiro, em Ponta Delgada, detida a 100% pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“SATA Air Açores”) que tem por objeto social a exploração da indústria de transporte aéreo comercial regular e não regular, de passageiros e respetiva bagagem, carga e correio e que, por sua vez, detém igualmente 100% da SATA Gestão de Aeródromos, formando assim o Grupo SATA (“Grupo”). A SATA, com a sua frota de 8 aviões (3 Airbus A320, 2 A321 NEO e 3 A321 NEO LR), todos eles em regime de locação, opera rotas, ao abrigo das Obrigações de Serviço Público (“OSPs”), dos Açores para Portugal Continental e Madeira e opera voos regulares dos Açores para a América do Norte, Europa e África.

A crise provocada pela pandemia COVID-19 representou um enorme choque para a economia europeia e mundial, tendo sido o sector da aviação um dos mais afetados, com impactos na tesouraria das companhias aéreas sem precedentes. No seguimento dos constrangimentos enfrentados, a Comissão Europeia (“CE”) aprovou, ao abrigo das regras da União Europeia (“UE”) em matéria de auxílios estatais, apoios à liquidez do Grupo SATA, a saber:

- A 18 de agosto de 2020, 133 milhões de Euros, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários, à SATA Air Açores¹;
- A 30 de abril de 2021, uma medida de apoio de 8,1 milhões de Euros, a favor da SATA, como compensação pelos prejuízos sofridos, entre 19 de março de 2020 e 30 de junho de 2020, em consequência direta das restrições de viagem impostas devido à pandemia de coronavírus²;
- A 30 de abril de 2021 aprovou, 122,5 milhões de Euros de apoio adicional à liquidez da SATA Air Açores, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários³;
- A 5 de novembro de 2021 aprovou i) uma prorrogação do apoio à liquidez aprovado na decisão de início do procedimento e aumentado e prolongado na decisão de extensão (acima referidos) e ii) que as autoridades portuguesas alterassem a forma do apoio à liquidez, sendo a garantia pública substituída por um empréstimo direto, no montante de 82,5 milhões de Euros⁴;
- A 7 de junho de 2022 aprovou i) um empréstimo direto de 144,5 milhões de Euros, ii) uma assunção de dívida de 173,8 milhões de Euros, totalizando 318,25 milhões de Euros a converter

¹ Cf. State aid SA.58101 (2020/N) – Portugal – Rescue aid to SATA Group

² Cf. State aid SA.61771 (2021/PN) – Portugal – COVID-19 – SATA Compensation of damages resulting from extraordinary events – esta decisão contempla, ainda, um valor adicional de Eur 8M para a SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.

³ Cf. State aid SA.58101 (2020/C) and SA.62043 (2021/N) – Portugal – Rescue aid and Restructuring aid to SATA Group

⁴ Cf. State aid SA.58101 (2020/C) and SA.62043 (2021/N) – Portugal – Rescue aid and Restructuring aid to SATA Group – amendment concerning the approved liquidity support

em capitais próprios, e iii) uma garantia estatal de 135 milhões de Euros concedida até 2028 para financiamento a conceder pelos bancos e outras instituições financeiras⁵.

A SATA Air Açores obteve o auxílio de Estado, também denominado auxílio de emergência, para que fosse possível assegurar a conectividade territorial das ilhas dos Açores com Portugal continental e a União Europeia, permitindo restabelecer a viabilidade da sua transportadora aérea regional e reorganizar a sua atividade, melhorando as operações e reduzindo os custos operacionais.

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

A Comissão avaliou o Plano de Reestruturação, que define um pacote de medidas para racionalizar as operações do Grupo SATA e reduzir os custos. Para tal, o plano prevê i) a alienação de 51% das ações da SATA Internacional, ii) o carve-out / alienação do negócio do handling, iii) a reestruturação societária atual do Grupo SATA, com a criação de uma holding SATA SGPS para ter o controlo das três Empresas, em substituição do modelo atual em que a holding é a SATA Air Açores. Além disso, o Grupo SATA está inibido de efetuar quaisquer aquisições e terá uma quantidade máxima de frota que não pode exceder até ao final do Plano de Reestruturação, racionalizando a sua rede e ajustando-se às previsões mais recentes do transporte aéreo.

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

O montante a injetar em capital no Grupo SATA, no valor total de 318,25 milhões de Euros, já se encontra totalmente realizado, com i) a entrada em dinheiro na SATA Air Açores no montante de 144,5 milhões de Euros (82,5 milhões de Euros adiantados em 2021 e 62 milhões de Euros recebidos em 2022), contabilizados a 31 de dezembro de 2022 por contrapartida da conta a pagar ao Governo Regional dos Açores (“GRA”), e ii) a concretização da assunção de dívida bancária no montante de 173,75 milhões de Euros contraída pela SATA Air Açores, igualmente contabilizados a 31 de dezembro de 2022 por contrapartida da conta a pagar ao GRA.

Adicionalmente, também os 135 milhões de Euros de dívida bancária garantida pelo GRA, foram totalmente obtidos pela SATA Air Açores em 2022.

No âmbito do Plano de Reestruturação Aprovado, em 9 de dezembro de 2022, a reorganização societária do Grupo SATA foi aprovada pelo GRA, tendo sido autorizadas as seguintes operações:

- Constituição de uma nova sociedade comercial (SATA Holding), cujo capital social será integralmente subscrito e realizado pela Região Autónoma dos Açores, designadamente mediante a subscrição de ações num aumento de capital por entradas em dinheiro e por entradas em espécie, cujo objeto social será a exploração, quer direta, quer através das participações detidas noutras empresas ou organizações, da atividade de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como a prestação de serviços e a realização das operações

⁵ Cf. State aid SA.58101 (2020/C ex 2020/N) and SA.62043 (2021/C ex 2021/N) which Portugal is planning to implement for rescuing and restructuring the SATA Group

comerciais, industriais e financeiras, relacionadas, direta ou indiretamente, no todo ou em parte, com a referida exploração e que sejam suscetíveis de favorecer a sua realização.

- Venda da participação de 100% do capital social detida pela Região Autónoma dos Açores na SATA Air Açores à SATA Holding;
- Venda à SATA Holding pela SATA Air Açores de 100% do capital social das suas subsidiárias SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., e SATA Gestão de Aeródromos, S.A., bem como a cessão de créditos intra grupo devidos pelas subsidiárias.

Os objetivos da reorganização societária projetada consistem na separação clara das diferentes missões de cada subsidiária, na capitalização das várias empresas do Grupo SATA e melhoria da sua estrutura de capitais próprios, assegurando a agilização e otimização da estrutura do Grupo, captando sinergias operacionais e financeiras na sua gestão.

As demonstrações financeiras anexas são apresentadas e aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 19 de abril de 2023. Contudo, as mesmas estão ainda sujeitas a aprovação pela Assembleia Geral de Acionistas nos termos da legislação comercial em vigor em Portugal.

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

Plano de Reestruturação

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

- **Utilização reduzida da Frota: 40-50% abaixo benchmark block hours por avião**, evidenciando um plano de rede historicamente bastante dependente do tráfego sazonal e ausência de voos noturnos;
- **Disrupções operacionais: custos de ACMI e compensação de passageiros**. Os custos de compensação aumentaram de 1,5 milhões de Euros em 2015 para 4,5 milhões de Euros em 2019, devido a irregularidades, sendo que em 2018, o custo de ACMIs, para resolver disrupções, ascenderam a mais de 15 milhões de Euros;
- **Custos extra Manutenção: elevados custos não recorrentes e reservas**. A frota antiga precisou de forte manutenção corretiva com custos de cerca de 3,2 milhões de Euros com reparações extra em 2019. Adicionalmente, existiu a necessidade de provisões superiores a 7,4 milhões de Euros em 2019;
- **Reestruturação da frota: custos adicionais com renovação da frota**. A entrega tardia de um A321 em 2019 gerou a necessidade de um ACMI extra, aumentando os custos. Por outro lado, atrasos na formação da tripulação para a nova frota resultaram em cancelamentos no pico de 2017;
- **Continente OSPs⁶: receita deprimida e custos extra dadas as imposições das OSPs**. As tarifas reguladas das OSPs limitam o potencial de receita. Adicionalmente, as limitações de

⁶ OSPs Nacionais (LIS-HOR, LIS-PIX, LIS-SMA, LIS-FNC)

horários prejudicam a otimização da rede, frota e tripulação. Em 2019, as 4 rotas resultaram num impacto negativo de 13 milhões de Euros na margem de EBIT.

- **Aumento da concorrência: pressão da liberalização do Mercado.**

O Grupo SATA é um agente económico fundamental nos Açores, nomeadamente i) é o transportador de serviço público (100% do transporte aéreo regional gerido pela SATA Air Açores, 100% do serviço público a Portugal continental (OSPs) gerido pela Azores Airlines); ii) é um capacitador chave no turismo (~40% dos passageiros transportados vindos de fora das ilhas vêm pela Azores Airlines); iii) é um facilitador da carga aérea e das exportações (100% da carga aérea dentro das ilhas é gerida pela SATA Air Açores e ~2.900 toneladas e > 65% da carga aérea de ou para fora dos Açores⁷ é gerida pela Azores Airlines, que transportou em 2019, 1.300+ toneladas de carga, incluindo peixe, correio e equipamento médico); e iv) é uma entidade empregadora de valor acrescentado relevante, com cerca de 1.100 colaboradores diretos nos Açores pelo Grupo SATA, dos quais mais de 600 colaboradores especializados (ex.: manutenção, gestão de receitas, comercial, gestão de operações), representando cerca de 10% do emprego total do turismo e cerca de 1% do emprego total dos Açores.

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

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

⁷ Quota de mercado da Azores Airlines na primeira metade de 2020, rotas liberalizadas Açores-Continente

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

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

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

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

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

Face ao Plano de Reestruturação Aprovado, a Empresa registou um aumento da procura, com um crescimento da procura na ordem dos 15% superior ao crescimento da oferta (10%), originando um aumento do load-factor de 4 pontos percentuais face ao anteriormente previsto.

1.1 Impacto Pandemia COVID-19

A Organização Mundial de Saúde declarou, em 11 de março de 2020, a existência de uma Pandemia relacionada com a doença do novo coronavírus (COVID-19), em resultado da qual diversos governos, autoridades e agentes económicos implementaram um conjunto de iniciativas, com impacto na mobilidade das populações e na economia em geral, o que resultou na imposição de restrições adicionais nos mercados onde a SATA opera, que foram gradualmente levantadas em 2021 e 2022.

O impacto do COVID-19 foi menos notado a partir de meados de 2022, culminando com a adoção, por parte do Conselho dos países da União Europeia (UE), a 13 de dezembro de 2022, de medidas relativas às viagens para a UE, ficando definido que os Estados-Membros não deviam impor restrições de viagem por razões de saúde pública. No entanto, mantiveram-se algumas salvaguardas para acautelar a eventual deterioração da situação epidemiológica ou o surgimento de uma nova variante.

1.1.1 Impacto nos indicadores operacionais

A evolução dos principais indicadores operacionais no exercício de 2022 face a 2021, 2020 e 2019 são detalhados como segue:

Indicadores operacionais	2022	2021	2019	Variação 22/21		Variação 22/19	
				Valor	%	Valor	%
Nº Voos	8 315	5 830	6 959	2 485	42,6%	1 356	19,5%
Lugares Oferecidos	1 446 661	977 341	1 197 356	469 320	48,0%	249 305	20,8%
Passageiros	1 083 215	648 377	945 775	434 838	67,1%	137 440	14,5%
ASK (milhões)*	3 054	1 815	2 582	1 239	68,3%	472	18,3%
RPK (milhões)**	2 286	1 197	2 071	1 089	91,1%	215	10,4%
Load Factor (%)	75%	66%	80%		9 p.p.		-5 p.p.
Correio (kg)	383 869	381 383	578 801	2 486	0,7%	(194 932)	-33,7%
Carga (kg)	3 073 873	3 295 278	2 616 523	(221 405)	-6,7%	457 350	17,5%
Block Hours	25 693	16 069	21 834	9 624	59,9%	3 859	17,7%
Fuel Burn	59 282 149	35 384 359	53 996 221	23 897 790	67,5%	5 285 928	9,8%

* Assentos-quilômetros oferecidos

** Assentos-quilômetro utilizados

Após a quebra de atividade verificada a partir de março de 2020 em resultado da pandemia de COVID-19, tendo sido significativamente afetada pelas medidas de contenção adotadas pelas autoridades nacionais e internacionais que se refletiram numa acentuada quebra na procura e levaram a SATA a diminuir a sua capacidade operacional, traduzindo-se numa deterioração da atividade ao longo desse período, em 2022 a atividade da SATA e da indústria encontra-se em fase de retoma decorrente, essencialmente, do aumento das taxas de vacinação contra a COVID-19 e da redução das restrições impostas para viajar.

Assim, constata-se um aumento verificado no número de voos (42,6% yoy), inclusive comparativamente a 2019, período pré-pandémico, de 19,5%. Este aumento foi acompanhado por uma variação positiva de lugares oferecidos (48,0%) face a 2021 e 2019 (20,8%). A capacidade, ASK, à semelhança do verificado nos restantes indicadores, aumentou em 2022 face a 2021 (68,3%) e 2019 (18,3%), tendo resultado em incrementos no transporte de passageiros de 67,1% face a 2021 e 14,5% quando comparado com 2019. Verificou-se ainda um aumento de *load factor* em 9 p.p. face a 2021 (-5 p.p. face a 2019)

O transporte de carga, fruto do aumento no transporte de passageiros, desceu 6,7% face a 2021 ainda que, comparativamente a 2019 represente um aumento de 17,5%.

1.1.2 Impacto nos indicadores financeiros

O detalhe da evolução dos principais indicadores financeiros no exercício findo em 2022 face aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2021, 2020 e 2019, são detalhados como segue:

Indicadores financeiros	2022	2021	2019	Variação 22/21		Variação 22/19	
				valor	%	valor	%
Dados da demonstração dos resultados							
Rendimento operacional	211 082 683	109 886 251	157 248 302	101 196 432	92,1%	53 834 381	34,2%
Receita de passageiros	205 230 189	98 260 640	154 932 607	106 969 550	108,9%	50 297 582	32,5%
EBITDA	5 402 942	(7 229 677)	(22 312 711)	12 632 619	174,7%	27 715 653	124,2%
Margem EBITDA	3%	-7%	-14%	-	+9 p.p.	-	-54 p.p.
Resultado operacional (EBIT)	(29 855 720)	(25 893 630)	(44 127 630)	(3 962 090)	15,3%	14 271 910	-32,3%
EBIT margin	-14%	-24%	-28%	-	+10 p.p.	-	-83 p.p.
Dados da demonstração dos fluxos de caixa							
Fluxo das atividades operacionais	(38 220 259)	(26 417 000)	(9 886 255)	(11 803 258)	44,7%	(28 334 004)	286,6%
Fluxo das atividades de investimento	(12 113 106)	(6 436 129)	(109 116)	(5 676 977)	88,2%	(12 003 990)	11001,1%
Fluxo das atividades de financiamento	54 184 864	34 838 423	9 360 995	19 346 441	55,5%	44 823 869	478,8%
Dados da posição financeira							
Total do ativo	192 247 064	168 825 328	94 476 572	23 421 736	13,9%	97 770 492	103,5%
Total do passivo	563 646 730	501 351 327	297 822 958	62 295 403	12,4%	265 823 772	89,3%
Total do capital próprio	(371 399 666)	(332 525 998)	(203 346 386)	(38 873 668)	11,7%	(168 053 280)	82,6%

O efeito financeiro no ano de 2022 foi impactado pelo aumento de atividade, verificando-se um aumento dos rendimentos operacionais de 92,1% face a 2021 e de 34,5% face a 2019, respetivamente. Verificou-se um aumento das receitas de passageiros em 108,9% face a 2021 e 32,5% face a 2019, respetivamente. O EBITDA registou um aumento de 12,6 milhões de Euros face a 2021, passando para 5,4 milhões de Euros e o resultado operacional passou de 25,93 milhões de Euros negativos para 29,9 milhões de Euros negativos.

Relativamente aos dados da posição financeira, o aumento do ativo deveu-se essencialmente ao impacto da rubrica de clientes, em linha com o aumento da operação, assim como o valor registado em ativos por impostos diferidos.

O aumento verificado no passivo, deveu-se essencialmente ao aumento em 92,3 milhões de Euros do empréstimo concedido pela SATA Air Açores, para apoio de tesouraria.

No que respeita às variações verificadas na demonstração de fluxos de caixa, a variação negativa dos fluxos de caixa operacionais está diretamente relacionada com o aumento dos custos operacionais, maioritariamente provocada pelo aumento do preço dos combustíveis, enquanto que o aumento positivo dos fluxos das atividades de financiamento está relacionado com os valores recebidos da SATA Air Açores, compensado pelo pagamento dos passivos com obrigações contratuais.

1.1.3 Impacto ambiental, social e de governança

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

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

Embora a crise na saúde mundial tenha exposto dolorosamente o quão vulneráveis as estruturas e sistemas corporativos podem ser, também elevou o nível de consciência de risco das corporações. Há um reconhecimento crescente entre os profissionais de investimento e negócios de que as questões

relacionadas ao ESG podem ter um impacto material no valor das empresas e a gestão de tais riscos pode preservar, e até mesmo aumentar, o valor económico para as empresas e seus acionistas.

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

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

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

Ao nível do "E", o Grupo SATA arrancou com uma ferramenta de compensação de emissões de CO₂, já disponível nos balcões de venda do Grupo e, brevemente, online. Significa dizer que os passageiros poderão participar voluntariamente na compensação das emissões de carbono produzidas pela sua viagem. No ato de reserva, e através de uma contribuição voluntária, os passageiros podem optar por apoiar um projeto eleito, em curso, certificado pela IATA (*International Air Transport Association*) e alinhado com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas (ODS).

O ICOP (*IATA Carbon Offset Program*) é um programa promovido pela IATA que tem contribuído para levar a cabo iniciativas com impacto na compensação das emissões de carbono, ao mesmo tempo que reforça o desenvolvimento sustentável em diferentes regiões do planeta. Numa primeira fase, será apoiado o projeto "*Ecofiltro Guatemala Improved Stoves and Water Purification*".

Em termos de Governança "G" o Grupo SATA avançou com a criação de uma área focada na *Compliance* Legal e Governativa, estando a adaptar as suas políticas, privilegiando a transparência e políticas de combate à corrupção, por forma a alinhar com as Diretivas da União Europeia.

1.1.4 Impacto nas principais estimativas

Os impactos da pandemia COVID-19 e da aprovação do Plano de Reestruturação nas principais estimativas do Conselho de Administração são conforme abaixo.

É entendimento do Conselho de Administração da Empresa que a melhor estimativa, à data de 31 de dezembro de 2022, encontra-se refletida nas projeções incluídas no Plano de Reestruturação Aprovado, as quais foram aprovadas pelo Conselho de Administração da SATA no ano de 2021.

Estas estimativas deverão ser contextualizadas no âmbito do Plano de Reestruturação do Grupo SATA aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, o qual estabelece todos os pressupostos de receitas e custos incluindo os de rede e frota. Caso a realidade divirja significativamente deste Plano, nomeadamente ao nível da frota, serviço e vendas, ou caso a SATA não implemente de forma bem-sucedida o seu atual plano de frota e rotas e de eficiências de custos, os resultados da SATA podem ser negativamente impactados no futuro, o que pode gerar alterações significativas nas estimativas a utilizar no futuro.

Provisão para reestruturação (Nota 15)

A Empresa registou uma provisão para fazer face a gastos de reestruturação, correspondente ao valor de responsabilidades a incorrer com o programa de saídas negociadas de colaboradores, lançado em 2020, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA. Foi ainda registada uma responsabilidade com os acordos de saída antecipada sob forma de reforma antecipada e pré-reforma, assumindo assim um valor total de responsabilidades de cerca de 6 milhões de Euros, registado em gastos de reestruturação. Em 2021 e 2022, verificaram-se utilizações da provisão, bem como o reforço das responsabilidades com benefícios pós-emprego através da formalização de entradas no programa de pré-reformas, reaberto em 2022 para adesões a partir de 2023. As responsabilidades presentes na posição financeira em 31 de dezembro de 2022, resultantes de medidas de reestruturação, totalizam cerca de 7,6 milhões de Euros (Notas 15 e 27).

Perdas por imparidade de ativos não correntes – Frota aérea

Em 31 de dezembro de 2022, o total de ativos, não correntes, relacionados com a frota aérea, sujeitos a testes de imparidade nos termos da IAS 36, sempre que existam indícios de imparidade, ascende a 95 milhões de Euros.

O valor recuperável dos referidos ativos é apurado tendo como base o modelo de fluxos de caixa descontados, o qual requer a utilização de estimativas e pressupostos por parte do Conselho de Administração, que dependem de projeções económicas e de mercado, nomeadamente no que se refere aos *cash-flows* associados à atividade operacional da SATA, taxas de câmbio, taxas de crescimento na perpetuidade e taxas de desconto a utilizar no respetivo modelo. O Plano de Reestruturação Aprovado, que contém um conjunto de pressupostos de médio e longo prazo relacionados com a evolução da frota aérea e o nível de atividade e performance operacional da Empresa, e que se enquadram na conjuntura atual e nos seus impactos na atividade do transporte aéreo, esteve na base da análise da recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo efetuada pelo Conselho de Administração da SATA em 31 de dezembro de 2022.

É entendimento do Conselho de Administração da SATA que a melhor estimativa, à data de 31 de dezembro de 2022, encontra-se refletida nas projeções embutidas no teste de imparidade realizado.

Importa referir que eventuais variações desfavoráveis nos próximos exercícios entre os fluxos de caixa reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado podem originar impactos relevantes no cálculo do valor recuperável dos referidos ativos e afetar conseqüentemente, de forma significativa, a posição financeira e económica da SATA.

Adicionalmente, foram efetuados testes de imparidade às reservas de manutenção, que são registadas como ativo, tendo resultado numa imparidade de 4,2 milhões de Euros (Nota 8).

Impostos Diferidos

A SATA reconhece os impostos diferidos nos termos da IAS 12, procedendo ao registo de ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais sempre que seja possível aferir sobre a sua recuperabilidade nos termos legais.

Em resultado da pandemia COVID-19, em junho de 2020 foram aprovadas um conjunto de alterações à legislação fiscal no âmbito do Plano de Estabilização Económica e Social, nomeadamente no que respeita ao prazo de caducidade e percentagem de dedução dos prejuízos fiscais gerados em 2020 e 2021, bem como o aumento do prazo de caducidade para mais 2 anos referentes aos prejuízos fiscais gerados antes de 2020.

O Orçamento de Estado aprovado para 2023, coloca fim à limitação temporal para reporte de prejuízos fiscais e reduz o limite anual da dedução ao lucro tributável de 70% para 65%, aplicando-se estas alterações à dedução de prejuízos aos lucros tributáveis dos períodos de tributação que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2023, bem como aos prejuízos fiscais apurados em períodos de tributação anteriores a 1 de janeiro de 2023, cujo período de dedução ainda se encontre em curso. O incremento da percentagem de dedução dos prejuízos fiscais gerados em 2020 e 2021 mantém-se.

Tendo por base o Plano de Reestruturação Aprovado, em 31 de dezembro de 2022, a SATA tem registados ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais reportados referentes aos exercícios de 2014 a 2017, correspondentes a impostos diferidos no montante de 13,3 milhões de Euros, e para os quais existe, por parte da Empresa, uma perspetiva de recuperação do referido montante, tendo em consideração as projeções dos lucros tributáveis futuros a gerar resultados fiscais no período 2023 – 2025, conforme incluído no Plano de Reestruturação Aprovado e nas projeções de lucros fiscais aprovadas pelo Conselho de Administração da Empresa para os períodos remanescentes.

Considerando os pressupostos referidos, é exetável a recuperação dos ativos por impostos diferidos registados em 31 de dezembro de 2022 num período de 15 anos.

Para efeitos de projeções de lucros fiscais a partir de 2026 foi considerada uma taxa de crescimento sobre EBITA de 1,52% ao ano. Acrescenta-se que, por se considerar ativos por impostos diferidos apenas até ao limite de um período de recuperação de 15 anos, não foram registados ativos por impostos diferidos sobre 27,4 milhões de Euros dos prejuízos fiscais gerados em 2017 bem como ativos por impostos diferidos sobre 229,9 milhões de Euros de prejuízos fiscais gerados nos anos de 2018 a 2022.

Importa salientar que eventuais desvios futuros desfavoráveis entre os resultados reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado podem alterar significativamente o valor do registo dos impostos diferidos ativos do Grupo.

1.1.5 Continuidade das operações

Na sequência dos impactos originados pela pandemia COVID-19 no setor do transporte aéreo, em agosto de 2020 a Comissão Europeia aprovou, ao abrigo das regras do Tratado de Funcionamento da União Europeia em matéria de auxílios estatais, 133 milhões de Euros de apoio à liquidez da SATA Air Açores, por forma a que fosse possível cumprir as obrigações de serviço público, prestar serviços essenciais e assegurar a conectividade da região ultraperiférica dos Açores. Mais tarde, em abril de 2021 foi aprovada uma medida de apoio de 12 milhões de Euros, a favor do Grupo SATA, como compensação pelos prejuízos sofridos em consequência direta das restrições de viagens impostas devido à pandemia de coronavírus, e simultaneamente a CE aprovou 122,5 milhões de Euros de apoio adicional à liquidez da SATA Air Açores, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários. Em novembro de 2021 a CE aprovou i) uma prorrogação do apoio à liquidez aprovado na decisão de início do procedimento e aumentado e prolongado na decisão de extensão (acima referidos) e ii) que as autoridades portuguesas alterassem a forma do apoio à liquidez, sendo a garantia pública substituída por um empréstimo direto, no montante de 82,5 milhões de Euros.

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

No âmbito do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia a 7 de junho de 2022, a 13 de janeiro de 2023 ocorreu uma reorganização societária do Grupo SATA, com a constituição da nova

sociedade SATA Holding, com capitais exclusivamente públicos detidos pela Região Autónoma dos Açores.

Na sequência desta alteração societária, foi celebrado um contrato de compra e venda de ações ("Contrato") entre a SATA Air Açores e a SATA Holding, relativo às participações na SATA Gestão de Aeródromos e na SATA Internacional - Azores Airlines, passando a nova empresa a deter a totalidade do capital de todas as empresas das empresas do Grupo SATA.

Em consequência do Contrato de ações acima referido, parte da dívida detida pela SATA Air Açores sobre a SATA Internacional, cerca de 342,2 milhões de Euros, passou para a esfera da SATA Holding, assim como a dívida da SATA Air Açores à SATA Gestão de Aeródromos, no montante de 8,4 milhões de Euros foi assumida pela SATA Holding.

Por outro lado, encontra-se a decorrer o processo de encerramento da empresa subsidiária dos Estados Unidos da América, Azores Vacations America. À semelhança do que aconteceu com a operação no Canadá, a operação nos Estados Unidos da América apenas será representada por uma loja da SATA, deixando de haver uma entidade jurídica local.

A 3 de fevereiro de 2023, o Acionista procedeu a um aumento de capital da SATA Air Açores por conversão da conta a pagar ao GRA, reduzindo-o posteriormente para cobertura de prejuízos, no montante de 102,8 milhões de Euros.

Adicionalmente, à data, encontra-se a ser negociado pela SATA Air Açores, junto da banca, a transferência de financiamentos bancários, que foram inicialmente constituídos com aval do Governo Regional dos Açores, para a responsabilidade da SATA Holding.

No que respeita à SATA Internacional- Azores Airlines, encontra-se prevista a conversão de parte do empréstimo concedido pela SATA Air Açores, a ser transferido para a SATA Holding, para Prestações Acessórias, no montante de 160 milhões de Euros, assim como uma entrada em dinheiro no montante de 26 milhões de Euros que serão também convertidos em Prestações Acessórias.

A 24 de janeiro de 2023, foi publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 9, a Resolução do Conselho do Governo n.º 5/2023 que determinou que a SATA Holding S.A. desse início ao procedimento de alienação de ações representativas de, pelo menos, 51% do capital social da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.

Este procedimento decorre ao abrigo e em cumprimento da Decisão da Comissão Europeia, de 7 de junho de 2022, através da qual foi estabelecido o Plano de Reestruturação da SATA.

O Conselho de Administração da SATA Holding, apresentou à Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública e à Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, nos termos da relação de tutela, respetivamente, financeira e funcional da SATA Holding, S.A., a proposta de caderno de encargos deste procedimento, tendo a mesma sido aprovada pelo Conselho do Governo a 4 de março de 2023, na qual se estabelecem os termos e as condições para a alienação de um lote de ações representativas de, no mínimo 51% e no máximo 85%, do capital social da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., tendo sido publicado em jornal oficial a 8 de março de 2023.

As necessidades de tesouraria de curto prazo, têm sido acompanhadas pelo Conselho de Administração, sendo revistas regularmente com base na melhor informação disponível, quanto à evolução esperada da atividade da Empresa e ao impacto estimado de condicionalismos externos, tais como o preço dos combustíveis, as taxas de câmbio, a evolução da taxa de inflação, os acordos de pagamento de dívidas, entre outros.

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

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

O Conselho de Administração não considera que os cenários mais pessimistas sejam prováveis ou que tenham impacto suficiente para colocar em causa a continuidade das operações.

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

2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras

2.1 Bases de Preparação

As demonstrações financeiras foram preparadas pela SATA de acordo com as - *International Financial Reporting Standards* (Normas Internacionais de Informação Financeira) adotadas pela União Europeia ("IFRS"), emitidas e revisadas pelo IASB - *International Accounting Standards Board* (Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade) e com as interpretações emitidas pelo *International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC") ou pelo anterior *Standing Interpretations Committee* ("SIC"), emitidas e em vigor ou emitidas e adotadas antecipadamente à data de 1 de janeiro de 2022. De ora em diante, o conjunto daquelas normas e interpretações serão designados genericamente por "IFRS".

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

A preparação das demonstrações financeiras em conformidade com as IFRS requer o uso de estimativas, pressupostos e julgamentos críticos no processo da determinação das políticas contabilísticas a adotar pela SATA, com impacto significativo no valor contabilístico dos ativos e passivos, assim como nos rendimentos e gastos do período de reporte. Apesar de estas estimativas terem por base a melhor informação disponível à data da preparação das demonstrações financeiras, 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 a análise das demonstrações financeiras, são apresentadas na Nota 5.

Os valores apresentados, salvo indicação em contrário, são expressos em Euros.

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

Novas normas, alterações às normas e interpretações de aplicação obrigatória a 31 de dezembro de 2022

A aplicação das novas normas, interpretações e alterações a normas existentes identificadas abaixo, que se tornaram efetivas em 1 de janeiro de 2022, são como segue:

1. Novas normas, alterações às normas efetivas a 1 de janeiro de 2022

Descrição	Alteração	Data efetiva*
IFRS 16 – Bonificações de rendas relacionadas com o COVID-19 após 30 de junho de 2021	Extensão do período de aplicação da isenção na contabilização das bonificações atribuídas pelos locadores relacionadas com a COVID-19, como modificações, até 30 de junho de 2022	1 de abril de 2021
IAS 16 - Rendimentos obtidos antes da entrada em funcionamento	Proibição da dedução do rendimento obtido com a venda de itens produzidos durante a fase de testes, ao custo de aquisição dos ativos tangíveis	1 de janeiro de 2022
IAS 37 - Contratos onerosos - custos de cumprir com um contrato	Clarificação sobre a natureza dos gastos a considerar para determinar se um contrato se tornou oneroso	1 de janeiro de 2022
IFRS 3 - Referências à Estrutura conceptual	Atualização às referências para a Estrutura Conceptual e clarificação sobre o registo de provisões e passivos contingentes no âmbito de uma concentração de atividades empresariais	1 de janeiro de 2022
Ciclo de Melhorias 2018 – 2020	Alterações específicas e pontuais à IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 e IAS 41	1 de janeiro de 2022

* Exercícios iniciados em ou após

2. Normas (novas e alterações) que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2023, já endossadas pela EU

Descrição	Alteração	Data efetiva*
IAS 1 – Divulgação de políticas contabilísticas	Requisito de divulgação de políticas contabilísticas “materiais”, em detrimento de políticas contabilísticas “significativas”	1 de janeiro de 2023
IAS 8 – Divulgação de estimativas contabilísticas	Definição de estimativa contabilística. Clarificação quanto à distinção entre alterações de políticas contabilísticas e alterações de estimativas contabilísticas	1 de janeiro de 2023
IFRS 17 - Contratos de Seguro	Nova contabilização para os contratos de seguro, contratos de resseguro e contratos de investimento com características de participação discricionária nos resultados, em termos de agregação, reconhecimento, mensuração, apresentação e divulgação	1 de janeiro de 2023
IAS 12 – Imposto diferido relacionado com ativos e passivos associados a uma única transação	Exigência de reconhecimento de imposto diferido sobre o registo de ativos sob direito de uso/ passivo da locação e provisões para desmantelamento / ativo relacionado, quando o seu reconhecimento inicial dê lugar a valores iguais de diferenças temporárias tributáveis e diferenças temporárias dedutíveis, por não serem relevantes para efeitos fiscais	1 de janeiro de 2023
IFRS 17 – Aplicação inicial da IFRS 17 e IFRS 9 – Informação Comparativa	Esta alteração permite evitar desfasamentos contabilísticos temporários entre ativos financeiros e passivos de contratos de seguro na informação comparativa apresentada, na aplicação da IFRS 17 pela primeira vez. Esta alteração permite a aplicação de um “overlay” na classificação de um ativo financeiro para o qual a entidade não atualize as informações comparativas do IFRS 9.	1 de janeiro de 2023

* Exercícios iniciados em ou após

3. Normas (novas e alterações) que se tornam efetivas, após 1 de janeiro de 2023, ainda não endossadas pela UE

Descrição	Alteração	Data efetiva*
Normas:		
IAS 1 – Passivos não correntes com “covenants”	Classificação de um passivo como corrente ou não corrente, em função do direito que uma entidade tem de diferir o seu pagamento para além de 12 meses, após a data de relato, quando sujeito a “covenants”.	1 de janeiro de 2024
IFRS 16 - Passivos de locação em transações de venda e relocação	Requisitos de contabilização de transações de venda e relocação após a data da transação, quando alguns ou todos os pagamentos da locação são variáveis	1 de janeiro de 2024

* Exercícios iniciados em ou após

As novas normas e alterações às normas referidas no ponto 1 acima, que entraram em vigor em 1 de janeiro de 2022, não impactaram as demonstrações financeiras da Empresa do exercício findo em 31 de dezembro de 2022. Relativamente às novas normas e alterações referidas no ponto 2 e 3, não se estima que venham a ter impactos significativos nas demonstrações financeiras da Empresa.

2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

As demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2022, apresentadas para efeitos comparativos, são totalmente comparáveis.

3. Principais políticas contabilísticas

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

3.1 Conversão cambial

i) Moeda funcional e de apresentação

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

ii) Transações e saldos

As transações em moedas diferentes do Euro são convertidas na moeda funcional utilizando as taxas de câmbio à data das transações. Os ganhos ou perdas cambiais, resultantes do pagamento/ recebimento das transações, bem como da conversão pela taxa de câmbio à data do relato financeiro, dos ativos e dos passivos monetários denominados em moeda estrangeira, são reconhecidos na demonstração de resultados, nas rúbricas de diferenças de câmbio líquidas.

iii) Taxas de câmbio utilizadas

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

<u>Moeda</u>	<u>Câmbio final do exercício</u>	
	<u>2022</u>	<u>2021</u>
USD	0,9376	0,8829
GBP	1,1275	1,1901
CAD	0,6925	0,6948

Fonte: Banco de Portugal

3.2 Ativos fixos tangíveis

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

O custo de aquisição inclui o preço de compra do ativo, as despesas diretamente imputáveis à sua aquisição e os encargos suportados com a preparação do ativo para que este seja colocado na sua condição de utilização. Os custos financeiros incorridos com empréstimos obtidos para a construção de ativos tangíveis são reconhecidos como parte do custo de construção do ativo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3 Imparidade de ativos não financeiros

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

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

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

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

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

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

3.4 Ativos financeiros

Classificação

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

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

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

Instrumentos de dívida

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

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

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

Instrumentos de capital próprio

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

Quando a Empresa exerce a opção, todas as variações de justo valor, com exceção de dividendos que configuram retorno do investimento efetuado, são reconhecidos em “outro rendimento integral”. Neste

caso, na data do desreconhecimento do ativo, o ganho ou perda acumulado não é reconhecido em resultado do período sendo, nessa altura, transferido para resultados transitados.

Imparidade de ativos financeiros

A IFRS 9 estabelece um modelo de imparidade baseado em “perdas esperadas”, de acordo com o qual a estimativa de imparidade é avaliada desde o reconhecimento inicial, tendo em conta a avaliação do risco de crédito.

Outras contas a receber

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

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

Outros ativos financeiros

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

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

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

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

Desreconhecimento de ativos financeiros

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

Os passivos financeiros (ou partes de passivos financeiros) são desreconhecidos quando, e somente quando, as obrigações especificadas nos contratos forem satisfeitas, canceladas ou expirarem. Uma modificação substancial nos termos de um passivo financeiro existente, ou de uma parte do mesmo deve ser contabilizada como extinção do passivo financeiro original e reconhecimento de um novo passivo financeiro.

Contabilidade de cobertura

Para existir contabilidade de cobertura é necessário que sejam cumpridas, cumulativamente, as seguintes condições:

- À data de início da transação a relação de cobertura encontra-se identificada e formalmente documentada, incluindo a identificação do item coberto, do instrumento de cobertura e a avaliação da efetividade da cobertura;
- Existe um alinhamento da relação de cobertura com a estratégia de gestão de risco e objetivos de gestão;
- A eficácia da cobertura possa ser mensurada com fiabilidade à data de início da transação e ao longo da vida da operação;
- Existe uma relação económica (50%) entre o item coberto e o instrumento de cobertura; e
- O risco de variação de valor não é função, maioritariamente, do risco de crédito.

A partir de 1 de janeiro de 2022, a SATA designou numa relação de cobertura o risco cambial associado às vendas previstas altamente prováveis do mercado dos Estados Unidos da América, cuja tarifa é determinada em USD, utilizando como instrumentos de cobertura uma parte dos passivos de locação de aeronaves denominados em USD, de acordo com os montantes e datas dos fluxos de caixa futuros das vendas previstas e dos passivos de locação. É esperado que exista uma relação económica entre i) o instrumento de cobertura, cuja exposição é ao EUR/USD, nomeadamente pagamento de rendas em USD, e ii) o item coberto, cuja exposição é ao EUR/USD, nomeadamente vendas denominadas em USD. Assim, quando o item coberto variar num sentido, o instrumento de cobertura variará no sentido oposto.

3.6 Justo valor de ativos e passivos

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

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

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

3.7 Inventários

Os inventários são reconhecidos inicialmente ao custo de aquisição⁸, o qual inclui todas as despesas diretas suportadas com a compra. Subsequentemente, os inventários são valorizados ao menor entre o custo de aquisição e o valor líquido de realização⁹.

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

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

3.8 Clientes e outras contas a receber

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

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

3.9 Caixa e equivalentes de caixa

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

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

⁸ 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.

⁹ 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.

3.10 Capital social

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

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

3.11 Empréstimos obtidos

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

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

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

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

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

Os restantes encargos financeiros são reconhecidos como gastos quando incorridos.

3.12 Outras contas a pagar

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

3.13 Imposto sobre o rendimento

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

O valor de imposto corrente a pagar, é determinado com base no resultado antes de impostos, ajustado de acordo com as regras fiscais em vigor. De acordo com a legislação em vigor, as declarações fiscais estão sujeitas a revisão e correção por parte da administração fiscal durante um período de 4 anos, exceto quando tenha havido prejuízos fiscais, tenham sido concedidos benefícios fiscais, ou estejam em

curso inspeções, reclamações ou impugnações, casos estes em que, dependendo das circunstâncias, os prazos são alongados ou suspensos.

Impostos diferidos

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

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

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

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

3.14 Benefícios aos empregados

A Empresa concede complementos de pensões de reforma.

➤ Planos de contribuição definida

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

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

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

➤ Benefícios de cessação de emprego

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

➤ Benefícios pós emprego

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

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

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

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

3.15 Provisões

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

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

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

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

Redelivery

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

Processos judiciais

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

Provisão para Reestruturação

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

3.16 Subsídios e apoios do Governo

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

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

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

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

3.17 Locações

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

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

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

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

- Pagamentos fixos da locação, deduzidos de quaisquer incentivos a receber associados à locação;
- Pagamentos variáveis que dependem de um índice ou de uma taxa, mensurados inicialmente com base no índice ou taxa na data de início do contrato;

- Montantes relativos a garantias de valor residual que se esperam vir a pagar;
- O preço de exercício de eventuais opções de compra, se o locatário considerar razoavelmente certo o seu exercício; e
- Pagamentos de penalidades de cancelamento antecipado do contrato de locação, se o prazo do contrato refletir o exercício de uma opção para rescindir antecipadamente o contrato.

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

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

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

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

Um contrato de locação é modificado e a modificação da locação não é contabilizada como uma locação separada, caso em que o passivo da locação é remensurado com base no prazo modificado da locação modificada, descontando os pagamentos da locação revistos usando uma taxa de desconto revista na data efetiva da modificação. A Empresa realizou modificações contratuais no ano de 2022 na sequência de renegociações com os *lessors* de aeronaves no montante de 6,2 milhões de Euros (Nota 16).

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

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

Os ativos por direito de uso são depreciados pelo menor período entre o prazo da locação e a vida útil do ativo subjacente. Se uma locação transferir a propriedade do ativo subjacente ou a Empresa espera exercer uma opção de compra, o ativo por direito de uso relacionado é depreciado durante a vida útil do ativo subjacente. A depreciação inicia-se na data de início da locação. Os ativos por direito de uso são apresentados na demonstração da posição financeira na rubrica de ativos fixos tangíveis.

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

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

3.18 Especialização dos exercícios

Os gastos e rendimentos são registrados no período a que se referem, independentemente do seu pagamento ou recebimento, de acordo com o princípio contábilístico da especialização dos exercícios.

As diferenças entre os montantes recebidos e pagos e os correspondentes créditos e gastos são reconhecidas como ativos ou passivos, se qualificarem como tal.

3.19 Rédito

A SATA reconhece o crédito 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 crédito quando ou à medida que a entidade satisfaz uma obrigação de desempenho.

Transporte aéreo

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

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

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

Programa SATA Imagine

A SATA segue o procedimento de, em condições previamente definidas e com base nos voos efetuados, atribuir milhas aos clientes aderentes ao programa de fidelização, SATA Imagine, as quais, podem,

posteriormente, ser por estes utilizados na realização de voos com condições preferenciais, nomeadamente, tarifas reduzidas.

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

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

3.22 Demonstração dos fluxos de caixa

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

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

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

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

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

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

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

3.23 Eventos subsequentes

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

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

4 Políticas de gestão do risco financeiro

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

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

Durante o exercício de 2022, os efeitos da pandemia COVID-19 na posição económica e financeira da Empresa ainda se fizeram sentir, em particular no início do ano, mas foi o conflito na Ucrânia que teve o maior impacto muito materializado na subida acentuada dos custos com combustíveis e manutenção, com a escassez de oferta e aumento de preços das matérias-primas.

i. Risco de taxa de câmbio

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

Durante 2022, o EUR desvalorizou 6,1% face ao USD. O CAD, por sua vez, manteve-se constante.

Com o despoletar da guerra na Ucrânia e as respetivas implicações da mesma a nível global, mas em particular na Europa, a recuperação das economias da região foi, de alguma forma, posta em causa, em larga medida devido ao potencial de escassez energética em função da disrupção do suprimento de gás e petróleo da Rússia. Tal enquadramento veio colocar fortes limitações à capacidade de ação do BCE em aumentar as taxas de juro tão rápido quanto a Reserva Federal dos EUA, apesar da inflação recorde que se tem verificado, ampliando assim o diferencial de taxas (mais altas na Europa) e tendo como consequência a paridade do EUR face ao USD em parte do segundo semestre.

As rubricas de custos da Empresa são, na sua grande maioria, dependentes do Euro e do Dólar, tendo as restantes divisas, uma expressão reduzida. O Dólar é a moeda de referência no sector da aviação e abrange *inputs* tão importantes e diversos como combustível, locação de aeronaves, materiais e serviços de manutenção, seguros de aviação, taxas de navegação e aeroportuárias em muitas das áreas

geográficas em que a Empresa opera. No caso concreto dos combustíveis, mesmo em contratos objeto de faturação e liquidação em Euros, designadamente no mercado português, o cálculo dos valores a cobrar é indexado, e estabelecido por referência, à cotação do Dólar face ao Euro, constituindo o gasto com combustível uma exposição quase integral ao Dólar, na qual se excetua apenas determinadas taxas e comissões comerciais.

Também no caso de locações o mercado é denominado em Dólares, desde as rendas mensais, às reservas de manutenção e aos depósitos de garantia. A manutenção de aeronaves é outra fonte de exposição ao Dólar que nem sempre é repercutida no cliente final em termos de faturação nessa divisa.

Conforme referido na Nota 5.12, a partir de 1 de janeiro de 2022, a Empresa designou numa relação de cobertura o risco cambial associado às vendas previstas altamente prováveis do mercado dos Estados Unidos da América, cuja tarifa é determinada em USD, utilizando como instrumentos de cobertura uma parte dos passivos de locação de aeronaves denominados em USD, de acordo com os montantes e datas dos fluxos de caixa futuros das vendas previstas e dos passivos de locação.

A exposição da Empresa ao risco de taxa de câmbio, a 31 de dezembro de 2022 e 2021, com base nos valores da posição financeira, dos ativos e passivos financeiros da Empresa, em divisas, convertidos para Euros aos câmbios em vigor à data de relato, apresenta-se como segue:

	2022			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS				
Caixa e equivalentes de caixa	104.830	783.775	68.191	956.797
Clientes	14.005.888	9.211.862	8.090.634	31.308.383
Outras contas a receber	21.931.135	587.732	659.784	23.178.651
	36.041.852	10.583.369	8.818.609	55.443.831
PASSIVOS				
Passivos com obrigações contratuais	93.531.197	-	-	93.531.197
Fornecedores	8.072.203	469.473	13.258	8.554.934
Outras contas a pagar	166.969	2.359	3.510	172.838
Provisões	9.224.100	-	-	9.224.100
	110.994.469	471.831	16.768	111.483.068

	2021			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
ATIVOS				
Caixa e equivalentes de caixa	1.649.407	327.176	43.385	2.019.967
Clientes	4.985.872	4.984.678	2.187.687	12.158.237
Outras contas a receber	12.520.706	-	-	12.520.706
	19.155.985	5.311.854	2.231.072	26.698.910
PASSIVOS				
Passivos com obrigações contratuais	107.041.214	-	-	107.041.214
Fornecedores	13.364.785	122.746	2.739	13.490.269
Outras contas a pagar	1.499.735	-	-	1.499.735
Provisões	10.375.437	6.750.000	-	17.125.437
	132.281.170	6.872.746	2.739	139.156.655

No exercício de 2022 foram registadas perdas cambiais líquidas de 4,3 milhões de Euros, das quais 5,0 milhões de Euros na demonstração do rendimento integral, incluindo principalmente o efeito negativo relativo ao impacto da valorização do USD nos passivos registados, nomeadamente das rendas futuras afetas a locação de aeronaves.

O impacto da atualização cambial das vendas cobertas no montante de 5,0 milhões de Euros foi registado na rubrica outras reservas (Nota 14).

A volatilidade dos mercados cambiais poderá afetar de forma relevante a mensuração dos ativos e passivos do Grupo e impactar significativamente os montantes de recebimentos e pagamentos em moeda estrangeira.

Em 31 de dezembro de 2022, uma desvalorização/valorização de 10% de todas as taxas de câmbio com referência ao Euro, resultaria num impacto nos capitais próprios de cerca de 3,3 milhões de Euros (2021:11,2 milhões de Euros).

ii. Risco de crédito

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

A SATA aplica a abordagem simplificada prevista na IFRS 9 para mensurar as perdas de crédito esperadas. Esta abordagem utiliza uma expectativa de perdas esperadas para todas as contas a receber. Para medir as perdas de crédito esperadas, as contas a receber foram agrupadas com base nas características de risco de crédito comuns e com base no vencimento. As taxas de perdas esperadas baseiam-se nos perfis de pagamento das vendas e serviços prestados ao longo de um período de 36 meses antes de 31 de dezembro de 2022 ou 2021, respetivamente, e das perdas de crédito históricas correspondentes, verificadas durante este período. Decorrente da análise realizada, e atendendo ao facto de que parte substancial das receitas da Empresa ser recebida antecipadamente, a taxa de perda de crédito esperada é muito reduzida e, conseqüentemente, os impactos decorrentes imateriais.

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

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

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

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

Em 31 de dezembro de 2022, a exposição da SATA por notação de risco de crédito face a caixa e equivalentes de caixa, cujas contrapartes sejam instituições financeiras, detalha-se como segue:

<u>Notação de rating</u>	<u>2022</u>	<u>Fonte</u>
A-	2.892.741	<i>Fitch Ratings</i>
AA-	13.750	<i>Fitch Ratings</i>
A1	430.574	<i>Moody's</i>
BBB +	156.574	<i>Fitch Ratings</i>
BBB	20.458	<i>Fitch Ratings</i>
BBB -	543.173	<i>Fitch Ratings</i>
BB	3.859.673	<i>Fitch Ratings</i>
B	501.248	<i>Fitch Ratings</i>
BA1	5.552	<i>Moody's</i>
BA2	119.757	<i>Moody's</i>
Sem rating atribuído	703.163	
	<u>9.246.662</u>	

iii. Risco de liquidez

O risco de liquidez da SATA é uma confluência de fatores que resultam da exploração, do financiamento existente e respetivo serviço da dívida, das condições de negociação de novas operações, de perdas ou ganhos cambiais e de atividades de investimento, quando significativas.

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

Na sequência da aprovação do Plano de Reestruturação, as injeções de capital realizadas durante os anos de 2020, 2021 e 2022, conforme detalhadamente divulgado na Introdução, bem como a recuperação da atividade ao longo de 2022, permitiram à Empresa conseguir níveis de liquidez adequados ao longo do ano de 2022, terminando o ano com disponibilidades de 9.308 milhares de Euros, valor que já reflete a injeção da totalidade de capital de 318,25 milhões de Euros aprovada no Plano de Reestruturação.

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

Importa ainda salientar que a gestão de tesouraria da SATA encontra-se a ser efetuada de uma forma prudente, através de um acompanhamento rigoroso à posição de caixa a cada momento e sua estimativa para os meses seguintes, conforme detalhadamente divulgado na Nota 1.1.5.

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

	Menos de 1 ano	Entre 1 a 5 anos	Mais de 5 anos
31 de dezembro de 2022			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	467.192	559.086	-
Passivos com obrigações contratuais	28.666.049	67.887.609	15.966.699
Fornecedores	22.650.500	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	111.117.838	-	285.343.763
	162.901.579	68.446.695	301.310.462
31 de dezembro de 2021			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	5.888.670	3.825.924	-
Passivos com obrigações contratuais	21.789.759	79.272.671	29.364.994
Fornecedores	26.827.339	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	17.621.488	-	285.343.762
	72.127.257	83.098.595	314.708.757

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.

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

A Empresa apresenta um baixo nível de exposição ao risco de taxa de juro, uma vez que o recurso a financiamentos bancários é também reduzido.

Adicionalmente, os passivos com obrigações contratuais bem como os empréstimos obtidos de empresas do Grupo SATA apresentam uma taxa de juro fixa, que no caso dos empréstimos obtidos de empresas do Grupo é de 4%.

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

Em 31 de dezembro de 2022 e 2021, os passivos financeiros sujeitos ao risco de variação de taxa de juro encontram-se identificados na Nota 16.

Foi efetuada uma análise de sensibilidade com base na dívida total da Empresa subtraída das aplicações de fundos e das disponibilidades, com referência a 31 de dezembro de 2022 e 2021.

Tendo por referência a dívida líquida em 31 de dezembro de 2022, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos gastos financeiros líquidos anuais de aproximadamente 10 milhares de Euros (2021: 91 milhares de Euros).

V. Risco de preço de combustível

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

Durante 2022, o preço *spot* do *jet fuel* apresentou uma subida bastante significativa, acompanhando a recuperação e reabertura das principais economias globais, mas sobretudo muito impactado pela guerra na Ucrânia, que despoletou uma subida muito significativa dos preços do *brent* e *jet fuel*. Assim, os preços do *jet fuel* vieram desde um mínimo de 80,92 USD/barril em janeiro de 2022 chegando a um máximo de 122,71 USD/barril em junho de 2022.

A cotação média do *brent* em 2021 foi de 70,68 USD/barril, sendo que a média em 2022 ascendeu a 100,78 USD/barril. Em resultado desta flutuação e crescimento do preço, verificou-se uma subida de cerca de 40% face ao preço de fecho de 31 de dezembro de 2021.

Eventuais variações acentuadas do preço do *jet fuel* após 31 de dezembro de 2022 poderão vir a ter um impacto significativo nos resultados da Empresa.

VI. Risco de mercado

A Empresa encontra-se exposto a diversos mercados geográficos, nomeadamente Europa e América do Norte.

Após o maior choque na história da aviação com a crise pandémica de COVID-19, e depois desta ter passado à categoria de endémica, em 2022 a indústria recuperou de forma consistente sendo expectável que continue esta trajetória nos próximos anos. Não obstante, dada toda a incerteza que o atual ambiente macroeconómico e que os desenvolvimentos da própria indústria trazem consigo, prevê-se que os RPK globais só recuperem completamente os níveis de 2019 em 2024.

Apesar da significativa recuperação da atividade face a 2021, um outro evento colocou constrangimentos à indústria da aviação em 2022: a invasão da Ucrânia pela Rússia levou ao fecho do espaço aéreo ucraniano, pondo fim aos movimentos por via aérea de cerca de 3,3% do tráfego aéreo total de passageiros na Europa, e a 0,8% do tráfego total a nível mundial.

A guerra na Ucrânia desencadeou não só uma crise humanitária, mas também um prejuízo económico que contribuiu para um abrandamento significativo do crescimento global em 2022 e para o aumento da

inflação. Representando em conjunto quase 3,7% do PIB mundial¹⁰, a Rússia e a Ucrânia são grandes exportadores de energia, metais preciosos, cereais e outras mercadorias. Sendo que as disrupções da oferta oriunda destes mercados, a par de toda a instabilidade geopolítica que lhes está associada, contribuíram para o agravamento da inflação, colocando pressão nos custos operacionais. Adicionalmente, em alguns mercados, nomeadamente na Europa, a escassez de mão-de-obra e as greves no setor do transporte aéreo ao longo do ano de 2022 criaram desafios a curto-prazo para os custos e operações, forçando as companhias aéreas a reduzir a sua oferta para a época de verão, devido à falta de capacidade dos aeroportos em toda a Europa.

Estas alterações deverão ser contextualizadas no Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia, o qual estabelece todos os pressupostos de receitas e custos incluindo os de rede e frota. Caso a realidade divirja significativamente deste plano nomeadamente ao nível de serviço e vendas, ou caso a Empresa não implemente de forma bem-sucedida o seu atual plano de frota, as receitas e resultados da SATA podem ser negativamente impactados no futuro.

VII. Gestão do risco de capital

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

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

Em resultado da pandemia COVID-19, a gestão de capital foi significativamente alterada, passando a depender em larga maioria do Auxílio de Estado.

A dívida da Empresa tem uma medida contabilística rigorosa, que pode ser analisada e medida de forma mais abrangente e substancial, englobando agregados cujo comportamento é, nalguns aspetos, similar a financiamentos. Trata-se do caso das locações. O incremento do conjunto de encargos com aeronaves em locação corresponde a um aumento de responsabilidades futuras significativas, na medida em que se tratam de contratos de médio e longo prazo, que se assemelham ao pagamento faseado de dívida, embora sem risco de valor residual do bem no termo da respetiva locação. Assim, a renovação de frota, em regime de locação, é relevante para a gestão de risco.

5. Principais estimativas e julgamentos apresentados

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

Em resultado da pandemia COVID-19 e do Plano de Reestruturação Aprovado, algumas destas estimativas foram materialmente afetadas, conforme descrito na Nota 1.1.4.

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

¹⁰ Fonte: The World Bank

estimativas e os julgamentos que apresentam um risco significativo de originar um ajustamento material no valor contabilístico de ativos e passivos no decurso do exercício seguinte são as que seguem:

5.1 Provisões (Nota 15)

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

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

5.2 Provisão de *redelivery* (Nota 15)

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

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

Em 2021, foi registada uma redução da provisão para *redelivery* por contrapartida do respetivo ativo por direito de uso, para fazer face a encargos com o *phase-out* de equipamentos usados com obrigações contratuais, em 12,9 milhões de Euros, decorrente de revisões de estimativas resultantes de renegociações contratuais e novas informações sobre os prazos e custos associados ao processo de *phase-out*. Em 2022 não se verificam alterações significativas a esta estimativa (Nota 15).

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

5.3 Provisão para Reestruturação (Notas 15 e 27)

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

Em 2020 foi reconhecida uma Provisão para Reestruturação que correspondente ao valor de responsabilidades que a Empresa espera incorrer com o programa de saídas negociadas de colaboradores, lançado em 2021, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA, assumindo a 31 de dezembro de 2021 um valor de cerca de 2,7 milhões de Euros. Em 2021 foram pagas indemnizações a título de rescisões por mútuo acordo no montante de 1,3 milhões de Euros. Em 2022, com a reabertura do programa de pré-reformas, a SATA registou um aumento das responsabilidades com estes benefícios, para colaboradores que vão entrar na pré-reforma em 2023, tendo transferido o montante de 1,1 milhões de Euros da provisão para reestruturação para obrigações de benefícios de reforma.

5.4 Ativos tangíveis (Nota 6)

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

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

5.5 Imparidades (Notas 8, 10 e 11)

A determinação de uma eventual perda por imparidade pode ser despoletada pela ocorrência de diversos eventos, muitos dos quais fora da esfera de influência da Empresa. As perdas por imparidade podem ser parciais ou totais, sendo que neste último caso o valor do ativo é reduzido a zero.

As imparidades de contas a receber são calculadas, com base no risco de crédito estimado para cada perfil de cliente e na situação financeira dos mesmos (Notas 8 e 11).

As imparidades de inventários são calculadas com base em critérios que atendem à natureza, finalidade de utilização, antiguidade e rotação de materiais (Nota 10).

5.6 Documentos pendentes de voo (Nota 21)

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

A SATA procede a uma análise periódica do saldo da rubrica de documentos pendentes de voo por forma a corrigir os valores de bilhetes vendidos cujos cupões já não são válidos. A estimativa dos montantes desses cupões, que não poderão ser trocados ou reembolsados, é efetuada com base em

pressupostos definidos pelo Conselho de Administração, de acordo com a melhor informação disponível à data, sendo que qualquer alteração a estes pressupostos podem implicar impacto significativo nas demonstrações financeiras.

Tendo em conta o impacto da pandemia COVID-19 a Administração reviu a política de utilização de documentos pendentes de voos, nomeadamente no que respeita à possibilidade de remarcação de passagens sem custos adicionais e ao reembolso das passagens em *voucher*, pelo que, na ótica da prudência, a percentagem de rédito reconhecida associada ao histórico de bilhetes emitidos e não utilizados foi reduzida em 31 de dezembro de 2021. Tendo em conta a recuperação do mercado do transporte aéreo, em 2022, esta política voltou a ser aplicada, com base no histórico pré-pandemia, sem qualquer tipo de restrição.

5.7 Programa de fidelização (Nota 18)

A SATA reconhece uma obrigação contratual, no âmbito do programa de fidelização de clientes "SATA Imagine", com base em informação histórica no número de milhas atribuídas e não utilizadas nem caducadas no final de cada exercício, e do "*stand-alone price*", correspondente ao valor médio equivalente do bilhete, considerando o histórico da redenção de milhas. Alterações nos pressupostos utilizados pela SATA, no cálculo desta estimativa, podem ter um impacto significativo nas demonstrações financeiras.

5.8 Impostos diferidos (Nota 7)

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

Quanto ao tratamento fiscal a seguir com a adoção de novas normas contabilísticas nomeadamente, a IFRS 16 - Locações, é entendimento da Empresa que o tratamento fiscal segue, geralmente, o tratamento contabilístico e, portanto, não foram efetuados ajustes fiscais significativos na contabilidade decorrentes da entrada em vigor das novas normas. Outras interpretações e julgamentos poderiam resultar num nível diferente dos impostos sobre os lucros, correntes e diferidos, reconhecidos no exercício.

5.9 Locações (Nota 6 e 16)

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

Para avaliar se existe controlo sobre o uso de um ativo identificável, a Empresa considera se: i) o contrato envolve o uso de um ativo identificável; ii) tem o direito de obter substancialmente todos os benefícios económicos do uso do ativo durante o prazo da locação; e iii) tem o direito a controlar o uso

do ativo. A Empresa usa estimativas e aplica o seu julgamento na análise dos contratos de locação, em particular no que respeita às opções de cancelamento e renovação previstas nos contratos e na determinação da taxa incremental de financiamento a aplicar.

5.10 Benefícios pós emprego

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

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

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

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

5.11 Recuperabilidade dos ativos não correntes – Frota Aérea (Notas 6 e 8)

Nos termos da IAS 36 devem ser realizados testes de imparidade anuais ou sempre que se verificarem fortes indícios de que os ativos não correntes possam estar em situação de imparidade.

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.

Os pressupostos utilizados foram revistos em função da envolvente macroeconómica, dos indicadores do setor e dos pressupostos estratégicos do Plano de Reestruturação Aprovado.

Considerando a incerteza quanto ao valor de recuperação do valor líquido contabilístico dos ativos não correntes relacionadas com a frota aérea pelo facto de se basearem na melhor informação disponível à data, as alterações dos pressupostos poderiam resultar em impactos na determinação do nível de imparidade e, conseqüentemente, nos resultados.

Adicionalmente, foram efetuados testes de imparidade às reservas de manutenção pagas, que são registadas como ativos financeiros, tendo resultado numa perda por imparidade, de acordo com a estimativa de manutenções futuras a realizar nas aeronaves, no montante de 4,2 milhões de Euros.

5.12 Hedging cambial (Nota 14)

De acordo com a política de gestão do risco financeiro, a partir de 1 de janeiro de 2022, a SATA designou numa relação de cobertura o risco cambial associado às vendas previstas altamente prováveis do mercado dos Estados Unidos da América, cuja tarifa é determinada em USD, utilizando como instrumentos de cobertura uma parte dos passivos de locação de aeronaves denominados em USD, de

acordo com os montantes e datas dos fluxos de caixa futuros das vendas previstas e dos passivos de locação.

Considera-se que a transação futura é altamente provável uma vez que a Empresa tem como objetivo a cobertura do risco de variação dos fluxos de caixa com a venda de bilhetes, cuja tarifa é determinada em USD, decorrente do desenvolvimento da sua atividade. Historicamente, à exceção do período pandémico, mais de 50% das vendas têm sido efetuadas em geografias cuja moeda em que a tarifa é determinada é o USD.

Para efeitos de determinação da estimativa de vendas altamente prováveis considerou-se um horizonte temporal de 5 anos, tendo por base o Plano de Reestruturação Aprovado.

Em 31 de dezembro de 2022 a percentagem de cobertura determinada ascende a 73%, sendo que uma alteração de 5% nesta percentagem teria um impacto no montante de, aproximadamente, 345 milhares de Euros nos resultados financeiros da Empresa.

6. Ativos fixos tangíveis

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2022 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros Ativos fixos tangíveis	Ativos em curso	Total
1 de janeiro de 2022								
Custo de aquisição	1.910.717	174.233.550	164.929	193.342	1.161.137	774.367	3.029.465	181.467.508
Imparidade acumulada	-	(1.042.082)	-	-	-	-	-	(1.042.082)
Depreciações acumuladas	(1.125.075)	(61.253.966)	(157.324)	(175.004)	(1.131.168)	(774.367)	-	(64.616.904)
Valor líquido	785.643	111.937.502	7.606	18.338	29.969	-	3.029.465	115.808.522
Movimento de 2022								
Adições	-	10.416.355	-	16.320	89.412	6.220	1.461.839	11.990.146
Renegociações	61.458	(6.254.149)	-	-	-	-	-	(6.192.691)
Transferências e abates	-	3.025.357	-	-	(38.141)	-	(3.029.465)	(42.249)
Imparidade - Transferências e abate	-	4.108	-	-	-	-	-	4.108
Depreciação - exercício	(251.516)	(25.583.650)	(4.873)	(24.050)	(85.201)	(1.162)	-	(25.950.452)
Depreciação- transf. e abates	-	-	-	-	38.141	(1.742)	-	36.399
	(190.058)	(18.391.979)	(4.873)	(7.730)	4.211	3.316	(1.567.626)	(20.154.739)
31 de dezembro 2022								
Custo de aquisição	1.972.175	181.421.113	164.929	209.662	1.212.408	780.587	1.461.839	187.222.714
Imparidade acumulada	-	(1.037.974)	-	-	-	-	-	(1.037.974)
Depreciações acumuladas	(1.376.591)	(86.837.616)	(162.197)	(199.054)	(1.178.228)	(777.271)	-	(90.530.957)
Valor líquido	595.585	93.545.523	2.733	10.608	34.180	3.316	1.461.839	95.653.783

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

	<u>Edifícios e outras construções</u>	<u>Equipamento básico</u>	<u>Equipamento transporte</u>	<u>Ferramentas e utensílios</u>	<u>Equipamento administrativo</u>	<u>Outros ativos tangíveis</u>	<u>Ativos em curso</u>	<u>Total</u>
1 de janeiro de 2021								
Custo de aquisição	1.165.651	153.661.448	164.929	191.361	1.031.499	768.767	-	156.983.655
Imparidade acumulada	-	(22.369.648)	-	-	-	-	-	(22.369.648)
Depreciações acumuladas	<u>(866.658)</u>	<u>(27.565.922)</u>	<u>(151.161)</u>	<u>(148.250)</u>	<u>(1.000.847)</u>	<u>(768.767)</u>	-	<u>(30.501.605)</u>
Valor líquido	<u>298.993</u>	<u>103.725.878</u>	<u>13.768</u>	<u>43.111</u>	<u>30.652</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>104.112.402</u>
Movimento de 2021								
Adições	745.066	34.128.117	-	1.981	136.584	5.600	3.029.465	39.035.066
Renegociações	-	988.252	-	-	-	-	-	-
Transferências e abates	-	(14.544.267)	-	-	(6.946)	-	-	(14.551.213)
Imparidade - exercício	-	5.833.971	-	-	-	-	-	5.833.971
Imparidade -Transferências e abates	-	15.493.595	-	-	-	-	-	15.493.595
Depreciação - exercício	(258.417)	(19.859.594)	(6.162)	(26.753)	(137.267)	(5.600)	-	(20.293.794)
Depreciação - transf. e abates	-	(13.828.450)	-	-	6.946	-	-	(13.821.504)
	<u>486.650</u>	<u>8.211.624</u>	<u>(6.162)</u>	<u>(24.772)</u>	<u>(683)</u>	<u>-</u>	<u>3.029.465</u>	<u>11.696.121</u>
31 de dezembro de 2021								
Custo de aquisição	1.910.717	174.233.550	164.929	193.342	1.161.137	774.367	3.029.465	181.467.508
Imparidade acumulada	-	(1.042.082)	-	-	-	-	-	(1.042.082)
Depreciações acumuladas	<u>(1.125.075)</u>	<u>(61.253.966)</u>	<u>(157.324)</u>	<u>(175.004)</u>	<u>(1.131.168)</u>	<u>(774.367)</u>	-	<u>(64.616.904)</u>
Valor líquido	<u>785.643</u>	<u>111.937.502</u>	<u>7.606</u>	<u>18.338</u>	<u>29.969</u>	<u>-</u>	<u>3.029.465</u>	<u>115.808.522</u>

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2022 e 2021, o movimento ocorrido nas rubricas de edifícios e outras construções e equipamento básico, relacionado com locações sob forma de direito de uso, detalha-se como segue:

	Edifícios e outras construções	Rendas de Aeronaves	Redelivery e Manutenções	Manutenções em curso	Total
1 de janeiro de 2022					
Custo de aquisição	1.473.194	154.187.714	17.759.454	3.029.465	176.449.828
Imparidade acumulada	-	-	(527.465)	-	(527.465)
Depreciações acumuladas	(687.549)	(50.478.627)	(9.003.366)	-	(60.169.542)
Valor líquido	785.645	103.709.088	8.228.623	3.029.465	115.752.820
Movimento de 2022					
Adições	-	-	10.413.658	1.458.414	11.872.072
Renegociações	61.458	(6.254.149)	-	-	(6.192.691)
Transferências e abates	-	-	3.029.465	(3.029.465)	-
Depreciação - exercício	(251.516)	(19.927.707)	(5.653.458)	-	(25.832.681)
	(190.058)	(26.181.856)	7.789.665	(1.571.051)	(20.153.300)
31 de dezembro 2022					
Custo de aquisição	1.534.652	147.933.565	31.202.577	1.458.414	182.129.209
Imparidade acumulada	-	-	(527.465)	-	(527.465)
Depreciações acumuladas	(939.065)	(70.406.334)	(14.656.824)	-	(86.002.223)
Valor líquido	595.587	77.527.232	16.018.288	1.458.414	95.599.521
1 de janeiro de 2021					
Custo de aquisição	728.128	122.687.420	27.022.656	-	150.438.204
Imparidade acumulada	-	(18.964.225)	(2.690.364)	-	(21.654.589)
Depreciações acumuladas	(429.132)	(20.117.812)	(4.165.365)	-	(24.712.310)
Valor líquido	298.996	83.605.383	20.166.926	-	104.071.305
Movimento de 2021					
Adições	745.066	30.512.042	3.615.920	3.029.465	37.902.494
Renegociações	-	988.252	-	-	988.252
Transferências e abates	-	-	(12.879.122)	-	(12.879.122)
Imparidade - transf. e abates	-	13.177.109	2.162.899	-	15.340.008
Imparidade - exercício	-	5.787.116	-	-	5.787.116
Depreciação - exercício	(258.417)	(17.183.706)	(2.675.102)	-	(20.117.225)
Depreciação - transf. e abates	-	(13.177.109)	(2.162.899)	-	(15.340.008)
	486.650	20.103.705	(11.938.304)	3.029.465	11.681.516
31 de dezembro de 2021					
Custo de aquisição	1.473.194	154.187.714	17.759.454	3.029.465	176.449.828
Imparidade acumulada	-	-	(527.465)	-	(527.465)
Depreciações acumuladas	(687.549)	(50.478.627)	(9.003.366)	-	(60.169.542)
Valor líquido	785.645	103.709.088	8.228.623	3.029.465	115.752.820

As adições de ativos por direito de uso de equipamento básico no montante de 14.903 milhares Euros respeitam, maioritariamente, a: i) capitalização de manutenções estruturais sobre os dois reatores da aeronave CS-TKP, no valor total de 6.630 milhares de Euros e 5.269 milhares de Euros (iniciada ainda no ano de 2021), respetivamente, ii) capitalização de manutenções estruturais sobre a estrutura das aeronaves CS-TKQ e CS-TSH no montante de 858 milhares de Euros, e iii) capitalização da manutenção estrutural sobre o APU da aeronave CS-TKP no montante de 393 milhares de Euros.

Durante o exercício de 2022, as capitalizações reconhecidas em equipamento básico originaram um aumento nos custos com depreciações no montante de 5.724 milhares de Euros, face ao ano anterior.

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

A rubrica dos ativos em curso inclui, essencialmente, manutenções que se encontram em curso à data de relato, nomeadamente i) uma manutenção sobre dois trens de aterragem no valor de 758 milhares de Euros referente às aeronaves CS-TKP e CS-TKK e ii) uma intervenção na estrutura da aeronave CS-TKK no montante de 477 milhares de Euros.

Em 2021, as adições de ativos por direito de uso de equipamento básico no montante de 34.128 milhares Euros respeitam, maioritariamente, a: i) aquisição de uma aeronave A321 NEO LR, em regime de locação, no montante de cerca de 30.512 milhares de Euros; e ii) capitalização de despesas de manutenção estrutural de aeronaves em regime de locação, no montante de cerca de 3.616 milhares Euros.

Durante o exercício de 2021, o reconhecimento do direito de uso dos ativos em regime de locação e respetivo *redelivery* originou um incremento nos custos com depreciações no montante de 5.630 milhares de Euros face ao ano anterior.

As transferências e abates no valor de 12.879 milhares Euros respeitam essencialmente à redução do ativo relacionado com a provisão para *redelivery*, decorrente da revisão de estimativas relacionadas com renegociações contratuais e novas informações quanto a custos a incorrer para trabalhos de *phase-out*, tendo por base as condições atuais da aeronave CS-TKQ (Nota 15).

Imparidade

No exercício findo em 31 de dezembro de 2022, decorrente dos indícios de imparidade existentes nos ativos não correntes referentes ao transporte aéreo em exercícios anteriores, em resultado da redução de atividade durante a pandemia COVID-19, conjugado com o aumento das taxas de juro e do custo do *jet fuel* ocorrido em 2022, foi realizada uma análise de imparidade aos respetivos ativos.

Para este efeito, o valor recuperável dos referidos ativos foi apurado tendo como base o modelo de fluxos de caixa descontados, o qual requer a utilização de estimativas e pressupostos por parte do Conselho de Administração, que dependem de projeções económicas e de mercado, nomeadamente no que se refere aos *cash-flows* associados à atividade operacional da SATA, taxas de câmbio, taxas de crescimento na perpetuidade e taxas de desconto a utilizar no respetivo modelo. Consequentemente, e tendo em consideração o Plano de Reestruturação Aprovado, contendo um conjunto de pressupostos de médio e longo prazo relacionados com a evolução da frota aérea e nível de atividade e performance operacional, o mesmo esteve na base da análise da recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo efetuada pela Administração da SATA em 31 de dezembro de 2022.

É entendimento do Conselho de Administração que a melhor estimativa, à data de 31 de dezembro de 2022, encontra-se refletida nas projeções utilizadas no teste de imparidade realizado.

Em 31 de dezembro de 2022, a Empresa procedeu ao cálculo da quantia recuperável dos ativos do transporte aéreo, essencialmente decorrentes da frota, no valor de 95 milhões de Euros, através da determinação do valor de uso alocado à unidade geradora de caixa definida do Transporte Aéreo, de acordo com o método dos fluxos de caixa descontados.

Os principais pressupostos utilizados, para efeitos do teste de imparidade foram os seguintes:

31 de dezembro de 2022	
Taxa de desconto (WACC)*	10,3%
Crescimento da perpetuidade (g)	1,0%
Taxa de imposto	23,4%

* Taxa de desconto líquida de impostos

O Conselho de Administração, suportado no valor dos fluxos de caixa descontados considerados no Plano de Reestruturação Aprovado, à taxa considerada aplicável, concluiu que, em 31 de dezembro de 2022, o valor contabilístico dos ativos afetos à atividade do transporte aéreo, não excede o seu valor recuperável.

Uma alteração nos principais pressupostos utilizados no cálculo do valor recuperável teria os impactos constantes dos quadros abaixo:

	Cenário base	Aumento da WACC em 1pp	Diminuição da g em 1pp	Efeito conjunto (WACC + g)
Taxa de desconto	10,3%	11,3%	10,3%	11,3%
Crescimento da perpetuidade	1,0%	1,0%	0,0%	0,0%
Conclusões da análise de sensibilidade	Sem imparidade	Sem imparidade	Sem imparidade	Sem imparidade

Importa referir que eventuais variações desfavoráveis nos próximos exercícios entre os fluxos de caixa reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado podem originar impactos relevantes no cálculo do valor recuperável dos referidos ativos e afetar conseqüentemente, de forma significativa, a posição financeira e económica da SATA.

A incerteza resultante da Guerra na Ucrânia não permite a determinação dos possíveis impactos na atividade da Empresa nos próximos exercícios, considerando que, à semelhança do verificado durante o exercício de 2022, o principal efeito à data de aprovação das demonstrações financeiras poderá advir do preço do *jet fuel*.

7. Ativos e passivos por impostos diferidos

Em 31 de dezembro de 2022 e 2021, os saldos reconhecidos relativamente a impostos diferidos são apresentados na demonstração da posição financeira pelo seu valor bruto.

Em 31 de dezembro de 2022 a taxa de imposto utilizada para o apuramento dos impostos diferidos ativos foi de 14,7%.

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	Outros	Total
A 1 de janeiro de 2022	15.924	-	42.993	58.917
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados (Nota 31)	(15.924)	13.271.602	(42.993)	13.212.684
Movimento do exercício	(15.924)	13.271.602	(42.993)	13.212.685
A 31 de dezembro de 2022	-	13.271.602	-	13.271.602

	Provisões	Prejuízos fiscais	Outros	Total
A 1 de janeiro de 2021	15.924	-	42.993	58.917
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados (Nota 31)	-	-	-	-
Movimento do exercício	-	-	-	-
A 31 de dezembro de 2021	15.924	-	42.993	58.917

Prejuízos fiscais reportáveis

O Orçamento de Estado para 2023, aprovado em 2022, colocou fim à limitação temporal para reporte de prejuízos fiscais e reduziu o limite anual da dedução ao lucro tributável de 70% para 65%, aplicando-se estas alterações à dedução de prejuízos aos lucros tributáveis dos períodos de tributação que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2023, bem como aos prejuízos fiscais apurados em períodos de tributação anteriores a 1 de janeiro de 2023, cujo período de dedução ainda se encontre em curso. O programa de estabilização económica e social publicado em 2020 estabeleceu um incremento da percentagem de dedução dos prejuízos fiscais gerados em 2020 e 2021 em dez pontos percentuais, mantendo-se este incremento com a aprovação do Orçamento de Estado de 2023.

Na sequência da referida alteração a Empresa considera que há uma maior probabilidade na realização dos impostos diferidos ativos.

Em 2022, a SATA registou ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais reportados referentes aos exercícios de 2014 a 2017, correspondentes a impostos diferidos no montante de 13,3 milhões de Euros, e para os quais existe, por parte da Empresa, uma perspetiva de recuperação do referido montante, tendo em consideração as projeções dos lucros tributáveis futuros a gerar resultados fiscais no período 2023 – 2025, conforme incluído no Plano de Reestruturação Aprovado e nas projeções de lucros fiscais aprovadas pelo Conselho de Administração da Empresa para os períodos remanescentes.

Considerando os pressupostos referidos, é expetável a recuperação dos ativos por impostos diferidos registados em 31 de dezembro de 2022 num período de 15 anos.

Para efeitos de projeções de lucros fiscais a partir de 2026 foi considerada uma taxa de crescimento sobre EBITA de 1,52% ao ano. Acrescenta-se que, por se considerar ativos por impostos diferidos apenas até ao limite de um período de recuperação de 15 anos, não foram registados ativos por impostos diferidos sobre 27,4 milhões de Euros sobre os prejuízos fiscais de 2017 bem como ativos por impostos diferidos sobre 229,9 milhões de Euros sobre os prejuízos fiscais dos anos de 2018 a 2022.

O detalhe dos prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2022 é detalhado como segue:

Exercício do prejuízo fiscal	Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2022	Ano limite para dedução*
2014	50.980.871	Sem limite
2015	21.279.705	Sem limite
2016	10.447.283	Sem limite
2017	34.990.400	Sem limite
2018	51.450.764	Sem limite
2019	41.424.112	Sem limite
2020	64.319.907	Sem limite
2021	41.106.605	Sem limite
2022 (Estimativa)	31.620.347	Sem limite
	347.619.994	

* De acordo com o Orçamento de Estado aprovado para o ano 2023.

8. Outras contas a receber

No exercício findo em 31 de dezembro de 2022 e 2021, a decomposição da rubrica de outras contas a receber, é como se segue:

	2022			2021		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Outros devedores						
Reservas de manutenção recuperáveis	3.348.093	24.208.799	27.556.892	1.925.576	15.060.689	16.986.265
Depósitos de garantia - locações	-	6.327.960	6.327.960	-	5.151.151	5.151.151
Depósitos de segurança	2.512.849	-	2.512.849	2.355.058	-	2.355.058
Seguros	1.582.738	-	1.582.738	1.007.457	-	1.007.457
ATA - Associação Turismo dos Açores	1.136.580	-	1.136.580	1.136.580	-	1.136.580
Pessoal	560.216	-	560.216	478.870	-	478.870
IVA Intracomunitário	386.450	-	386.450	186.454	-	186.454
Outros	965.534	-	965.534	426.862	-	426.862
Adiantamentos a fornecedores	2.507.765	-	2.507.765	1.427.899	-	1.427.899
Empresas do Grupo (Nota 34)	1.634.713	-	1.634.713	2.098.013	-	2.098.013
Acréscimo de proveitos	694.613	-	694.613	1.042.834	-	1.042.834
Imparidade de outros devedores	(1.136.580)	(14.465.582)	(15.602.162)	(1.136.580)	(10.292.087)	(11.428.667)
Outras contas a receber	14.192.971	16.071.177	30.264.148	10.949.023	9.919.753	20.868.776

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

O aumento verificado no valor das reservas de manutenção recuperáveis, diz respeito às reservas de manutenção pagas em 2022, deduzidas de uma perda por imparidade de cerca de 4,2 milhões de Euros, tendo em conta a perspetiva futura da atividade operacional da SATA.

O saldo a receber de depósitos de garantia em 31 de dezembro de 2022, no montante de 6.327.960 Euros (2021: 5.151.151 Euros) compreendem os depósitos de caução entregues pela SATA como garantia dos contratos de locação de aeronaves.

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

Os valores a receber de Seguros no montante de 1.582.738 Euros respeitam a incidentes relacionados com a frota suportados e confirmados pelas seguradoras.

Os acréscimos de proveitos resultam, maioritariamente, da estimativa de valores a faturar relacionados com a atividade operacional da SATA.

A rubrica de adiantamentos a fornecedores inclui pagamentos realizado a fornecedores de natureza diversa, nomeadamente entidades gestoras aeroportuárias e seguradoras.

Imparidade de outros devedores

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de outros devedores, nos exercícios de 2022 e 2021, é como segue:

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
A 1 de janeiro	11.428.667	8.544.731
Aumentos / reduções	4.173.495	2.883.936
Utilizações	-	-
A 31 de dezembro	<u>15.602.162</u>	<u>11.428.667</u>

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

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

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

9. Outros ativos correntes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2022 e 2021, a decomposição da rubrica de outros ativos correntes, é como se segue:

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Gastos diferidos		
Depósitos de garantia - locações	1.475.771	2.177.360
Comissões	929.560	1.265.447
Manutenções	730.500	-
Seguros	334.128	2.607
Rendas	32.138	248.022
Outros	247.542	172.281
Estado e Outros Entes Públicos		
Imposto sobre o valor acrescentado	56.774	65.886
	<u>3.806.413</u>	<u>3.931.604</u>
Outros ativos correntes		

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 por bilhetes vendidos, mas ainda não voadas nem caducados, até 31 de dezembro de 2022.

Os valores relacionados com manutenções respeitam a custos incorridos que aguardam respetiva regularização no período de 2023.

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

10. Inventários

O detalhe de inventários em 31 de dezembro de 2022 e 2021 é como segue:

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Mercadorias	122.541	128.135
Matérias primas	797.724	444.803
Imparidade de inventários	(207.786)	(207.786)
Total inventários	<u>712.479</u>	<u>365.152</u>

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

O custo dos inventários reconhecido, em 2022, como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 920.041 Euros (em 2021: 599.688 Euros).

Imparidade de inventários

Os aumentos/reduções de imparidade de inventários estão reconhecidos na rubrica de imparidade de inventários (perdas/reversões) da demonstração de resultados pela sua totalidade. Nos exercícios findos a 31 de dezembro de 2022 e 2021 não existem aumentos/reduções a registar.

11. Clientes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2022 e 2021, a decomposição da rubrica de clientes, é como se segue:

	2022		2021	
	Corrente	Não corrente	Corrente	Não corrente
Cientes/ corrente	41.687.886	434.287	22.579.476	434.287
Imparidade clientes	(2.891.220)	-	(627.717)	-
Total Clientes	38.796.666	434.287	21.951.760	434.287

O valor a recuperar de clientes não corrente no montante de 434.287 Euros (2021: 434.287 Euros) resulta de valores de caução da American Express, *acquirer* da SATA.

Os saldos a receber de agências de viagens e de companhias de aviação são regularizados, essencialmente, através dos sistemas *IATA Billing and Settlement Plan* ("BSP") e *IATA Clearing House*, que não cobre a totalidade dos riscos de falência das Agências de viagem e Companhias de Aviação.

A variação verificada nesta rubrica resulta, essencialmente, do efeito da retoma da atividade do transporte aéreo no exercício findo a 31 de dezembro de 2022.

Imparidade de clientes

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de clientes, nos exercícios de 2022 e 2021, é como segue:

	2022	2021
A 1 de janeiro	627.717	1.320.938
Aumentos / reduções	2.313.890	(56.032)
Utilizações	(50.387)	(637.189)
A 31 de dezembro	2.891.220	627.717

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

O aumento de perdas por imparidade registadas no exercício resulta, maioritariamente, do reconhecimento sobre a dívida de um cliente de fretamentos, com indícios de risco de cobrabilidade.

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

12. Caixa e equivalentes de caixa

Em 31 de dezembro de 2022 e 2021, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Caixa	61.024	140.129
Depósitos bancários	9.246.662	5.214.628
Caixa e equivalentes de caixa	<u>9.307.686</u>	<u>5.354.757</u>

13. Capital

Em 31 de dezembro de 2022, o capital social da Empresa, encontrava-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 1.000.000 ações com o valor nominal de 5 Euros cada, totalmente detido pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.

14. Reservas e prestações suplementares

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

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

A 31 de dezembro de 2022 e 2021 a reserva legal não se encontra totalmente constituída, de acordo com a legislação comercial em vigor.

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2022 a SATA registou na rubrica de outras reservas o montante de 5.018.415 Euros, referente às perdas cambiais líquidas decorrentes da atualização cambial dos passivos de locação em USD, para as quais foi definida uma relação de cobertura com as vendas previstas altamente prováveis do mercado dos Estados Unidos, cuja tarifa é determinada em USD, com referência a 1 de janeiro de 2022 (Nota 5.12).

Em 31 de dezembro de 2022 e 2021 as prestações suplementares ascendiam a 85.673.389 Euros. O detalhe das prestações suplementares encontra-se divulgado nos relatórios e contas dos anos anteriores.

15. Provisões

No decurso dos exercícios de 2022 e 2021 realizaram-se os seguintes movimentos nas rúbricas de provisões:

	Processos judiciais	Outros risco e encargos	Custos de redelivery	Custos reestruturação	Total
A 1 de janeiro de 2022	8.921.309	2.420.146	8.081.617	1.386.404	20.809.477
Dotação	74.145	509.503	-	-	583.647
Utilização / Redução	(65.425)	(1.369.377)	-	-	(1.434.802)
Reversão	(6.862.328)	(728.728)	-	-	(7.591.056)
Transferências (Nota 27)	-	-	-	(1.112.673)	(1.112.673)
Diferenças cambiais	-	-	575.846	-	575.846
Desconto financeiro	-	-	244.595	-	244.595
A 31 de dezembro de 2022	2.067.701	831.544	8.902.058	273.731	12.075.035

	Processos judiciais	Outros riscos e encargos	Custos de redelivery	Custos reestruturação	Total
A 1 de janeiro de 2021	8.583.281	5.152.426	21.545.650	2.678.571	37.959.928
Dotação	561.804	66.959	663.075	-	1.291.838
Utilização / Redução	(8.875)	(2.520.835)	(12.879.122)	(1.292.166)	(16.700.998)
Reversão	(214.901)	(278.404)	(2.084.454)	-	(2.577.759)
Diferenças cambiais	-	-	656.387	-	656.387
Desconto financeiro	-	-	180.081	-	180.081
A 31 de dezembro de 2021	8.921.309	2.420.146	8.081.617	1.386.404	20.809.477

Processos judiciais

As provisões para processos judiciais em curso são reconhecidas em conformidade com a avaliação de risco da SATA e dos seus assessores legais, baseada nas taxas históricas de sucesso por tipo de ação legal e na probabilidade de resultados desfavoráveis para a Empresa. Em 2019, foi registada uma provisão de 6.750 milhares de Euros relativa a um processo conjunto de irregularidades de passageiros a decorrer no Canadá (*Canadian Class Action*). No seguimento deste processo, o Tribunal Federal do Canadá indeferiu o pedido de certificação do mesmo como uma ação coletiva e, apesar da referida decisão estar a ser objeto de recurso, é entendimento dos assessores legais da Empresa que a probabilidade de insucesso no processo é agora possível, mas não provável. Face a este desenvolvimento, a Empresa reverteu a provisão anteriormente constituída.

Em 2020, foi registada uma provisão, no âmbito do processo de pedido de isenção de retenção de imposto sobre as rendas pagas, na sequência do contrato de transferência de aluguer da aeronave A330, com a HiFly, no valor de 1,6 milhões de Euros. Da avaliação efetuada pelos especialistas jurídicos da Empresa em 2022, não existem atualizações a este valor.

Outros riscos e encargos

Em 31 de dezembro de 2021 encontrava-se constituída uma provisão no montante de 123 milhares de Euros relativa a indemnizações a passageiros, cujas reclamações se encontram a ser processadas pela Empresa. Em 31 de dezembro de 2022 o saldo desta provisão ascende a 510 milhares de Euros.

Adicionalmente, em resultado de uma auditoria ao reporte e pagamento de taxas aeroportuárias, cobradas nos bilhetes vendidos pela SATA, em percursos para os EUA, e pagas à entidade americana, *US Customs and Border Protection*, a Empresa registou, em 2020, uma provisão no montante de 3,2 milhões de Euros.

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

Nos anos de 2021 e 2022, referente a esta auditoria, foram efetuados pagamentos no valor de 947 milhares de Euros e 1.247 milhares de Euros.

No decorrer do ano de 2022, foi efetuada uma reversão da provisão no montante de 725 milhares de Euros relativos a períodos que, apesar de considerados no cálculo inicial, perderam a sua elegibilidade até a 31 de dezembro de 2022.

Custo de *redelivery*

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

As reduções de provisão para gastos de *redelivery* são registadas por contrapartida dos ativos até ao limite do seu valor líquido contabilístico.

As restantes reduções estão reconhecidas na rúbrica de provisões (reduções) da demonstração de resultados.

No ano de 2022 não existiram variações significativas ao valor bruto da estimativa de *redelivery* efetuada.

Custo de reestruturação

No âmbito do Plano de Reestruturação em curso, foram definidas medidas de reestruturação organizacional e eficiência operacional, entre as quais uma redução do número de colaboradores, de forma a garantir a sustentabilidade financeira e económica da Empresa.

Em 2020, foi registada uma provisão para custos de reestruturação no montante de 2.678.571 de Euros, no âmbito do Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia (Ver Nota 1). Este valor tinha implícita a saída negociada de colaboradores. Em 2021 foram pagos a título de indemnização, por rescisão de mútuo acordo, 1.292.166 Euros. Parte do restante valor foi, em 2022, transferido para responsabilidades de benefícios pós emprego (Nota 27) no âmbito do programa de pré-reformas da SATA.

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

16. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais

Empréstimos obtidos

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

	2022			2021		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Financiamentos	423.169	541.133	964.302	1.268.195	3.487.355	4.755.550
Descobertos bancários	5.721	-	5.721	-	-	-
Conta corrente caucionada	-	-	-	4.272.219	-	4.272.219
	428.890	541.133	970.023	5.540.414	3.487.355	9.027.769
Acréscimo de juros	-	-	-	54.803	-	54.803
Custos iniciais com financiamentos obtidos	-	-	-	(2.479)	-	(2.479)
	428.890	541.133	970.023	5.592.739	3.487.355	9.080.094

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

No seguimento da aprovação do Plano de Reestruturação, a SATA Air Açores contratou um financiamento de 60 milhões de Euros junto da JP Morgan Chase & Co., com a condição de que o mesmo seria utilizado para amortização de dívida *legacy*. Nesse sentido, em dezembro de 2022, através do financiamento obtido da SATA Air Açores, os empréstimos da SATA Internacional com duas instituições de crédito foram totalmente amortizados, no montante total de cerca de 6 milhões de Euros, de acordo com o capital vincendo à data.

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

	2022	2021
Até 1 anos	428.890	5.540.414
Entre 2 e 5 anos	541.133	3.487.355
	970.023	9.027.769

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

Passivos com obrigações contratuais

A SATA regista no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação. Em 31 de dezembro de 2022 e 2021 a Empresa tinha assumido compromissos decorrentes de contratos de locação sobre 8 aeronaves.

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

	2022			2021		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Locações	26.190.588	67.979.712	94.170.300	20.818.041	87.045.511	107.863.553
	26.190.588	67.979.712	94.170.300	20.818.041	87.045.511	107.863.553
				2022	2021	
Locações - pagamentos mínimos da locação						
Até 1 ano				28.666.049	21.789.759	
Entre 1 e 5 anos				67.887.609	79.272.671	
Mais de 5 anos				15.966.699	29.364.994	
				112.520.357	130.427.424	
Custos financeiros futuros das locações				(18.350.057)	(22.563.871)	
Valor atual do passivo das locações				94.170.300	107.863.553	
				2022	2021	
O valor atual do passivo das locações é como segue:						
Até 1 ano				26.190.588	20.818.041	
Entre 1 e 5 anos				55.039.986	63.527.363	
Mais de 5 anos				12.939.726	23.518.148	
				94.170.300	107.863.553	

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

	2022	2021
Saldo em 1 de janeiro	116.943.646	97.566.607
Recebimentos de empréstimos obtidos	4.656.693	7.924.279
Pagamentos de empréstimos bancários	(13.566.290)	(9.002.969)
Aumentos de locações	-	30.253.112
Regenociações de locações	(6.192.691)	988.252
Pagamentos de locações	(21.285.842)	(26.703.882)
Custos com juros (Nota 30)	8.734.030	8.183.283
Atualização cambial e outros	5.850.777	7.734.964
Saldo em 31 de dezembro	95.140.323	116.943.646

17. Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2022 e 2021, o detalhe da rubrica de outras contas a pagar é como segue:

	2022			2021		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Outros credores						
Empresas do Grupo (Nota 34)	93.450.137	285.343.763	378.793.900	834.651	285.343.763	286.178.414
Taxas aeronáuticas	3.246.652	-	3.246.652	3.504.665	-	3.504.665
Credores diversos	571.110	-	571.110	1.853.231	-	1.853.231
Pessoal	99.032	-	99.032	98.002	-	98.002
Acréscimo de gastos						
Remunerações a liquidar	5.125.149	-	5.125.149	4.240.195	-	4.240.195
Outros acréscimos	7.212.562	-	7.212.562	5.925.963	-	5.925.963
Outras contas a pagar	109.704.642	285.343.763	395.048.405	16.456.707	285.343.763	301.800.470

A SATA Air Açores, acionista única da Empresa teve acesso às verbas disponibilizadas pelo Governo Regional do Açores, de acordo com o Plano de Reestruturação Aprovado para aumento de liquidez das companhias do Grupo SATA (Nota 1).

O aumento verificado nas outras contas a pagar a Empresas do Grupo, é essencialmente justificado pelo reforço dos empréstimos concedidos pela acionista SATA Air Açores (Nota 34). Este aumento decorre da necessidade imediata de liquidez por parte da Empresa. Tais necessidades foram colmatadas pela acionista, sob a forma de um empréstimo intra grupo.

O valor registado em não corrente, resulta do contrato de suprimentos celebrado em 20 de dezembro de 2021 entre a SATA Air Açores e a SATA Internacional, por um prazo de 15 anos (Nota 30).

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

A rubrica de remunerações a liquidar respeita maioritariamente a férias e subsídio de férias a pagar em 2023. A variação da rubrica decorre do efeito dos descongelamentos salariais verificados no ano de 2022.

Em 2021 a rubrica de outros credores diversos era composta essencialmente por uma responsabilidade de cerca de 1.500 milhares de Euros relacionada com uma reparação de um motor a ser parcialmente reembolsada pela seguradora. Esta responsabilidade foi liquidada no decorrer de 2022.

18. Outros passivos correntes

Em 31 de dezembro de 2022 e 2021, os saldos de outros passivos correntes apresentam-se como se segue:

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Estado e outros entes públicos		
Segurança social	827.941	657.748
Imposto sobre o rendimento singular	585.255	507.034
Rendimentos diferidos		
Operações Charter	797.502	847.830
SATA Imagine	514.337	2.215.876
Outros diferimentos	<u>165.125</u>	<u>-</u>
Outros passivos correntes	<u>2.890.160</u>	<u>4.228.487</u>

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

A variação da responsabilidade com milhas resulta, maioritariamente, do impacto das milhas expiradas em 2022, decorrente da implementação, em 2018, do prazo de caducidade de 3 anos. De realçar que esta variação apenas foi reconhecida em 2022, decorrente da situação da pandemia COVID-19.

19. Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2022 e 2021, os saldos de fornecedores apresentam-se como se segue:

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Fornecedores c/c	22.544.388	26.780.969
Faturas em receção e conferência	<u>106.112</u>	<u>46.371</u>
Total fornecedores	<u>22.650.500</u>	<u>26.827.339</u>

20. Imposto sobre o rendimento a receber/pagar

No exercício findo em 31 de dezembro de 2022 e 2021, os saldos referentes a imposto sobre o rendimento são como segue:

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Pagamentos por conta	97.824	153.825
Retenções na fonte	-	5
Estimativa de IRC (Nota 31)	<u>(185.116)</u>	<u>(102.274)</u>
Total	<u>(87.292)</u>	<u>51.555</u>

21. Documentos pendentes de voo

Em 31 de dezembro de 2022 e 2021 a responsabilidade da Empresa, referente a bilhetes emitidos e não utilizados (pendentes de voo) detalhe-se da seguinte forma:

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Passageiros - <i>Fare</i>	18.127.246	22.096.450
Passageiros - <i>Fuel</i>	10.256.383	4.345.605
Carga	-	1.040
Total	<u>28.383.629</u>	<u>26.443.095</u>

22. Ativos e passivos financeiros por categoria

As políticas contábilísticas 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 2022 e 2021:

	2022			Total
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	
Ativos				
Clientes e outras contas a receber não corrente	16.505.464	-	-	16.505.464
Caixa e seus equivalentes	9.307.686	-	-	9.307.686
Clientes e outras contas a receber	52.295.024	-	694.613	52.989.637
Total ativos financeiros	78.108.174	-	694.613	78.802.787
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	541.133	-	-	541.133
Empréstimos obtidos corrente	428.890	-	-	428.890
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	67.979.712	67.979.712
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	26.190.588	26.190.588
Outras contas a pagar não corrente	285.343.763	-	-	285.343.763
Fornecedores e outras contas a pagar	120.017.431	-	12.337.711	132.355.142
Total passivos financeiros	406.331.217	-	106.508.011	512.839.228
	2021			
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	Total
Ativos				
Clientes e outras contas a receber não corrente	10.354.040	-	-	10.354.040
Caixa e seus equivalentes	5.354.757	-	-	5.354.757
Clientes e outras contas a receber	31.857.948	-	1.042.834	32.900.782
Total ativos financeiros	47.566.745	-	1.042.834	48.609.579
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	3.487.355	-	-	3.487.355
Empréstimos obtidos corrente	5.592.739	-	-	5.592.739
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	87.045.511	87.045.511
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	20.818.041	20.818.041
Outras contas a pagar não corrente	285.343.763	-	-	285.343.763
Fornecedores e outras contas a pagar	33.117.888	-	10.166.158	43.284.046
Total passivos financeiros	327.541.745	-	118.029.710	445.571.455

23. Justo valor de ativos e passivos

A 31 de dezembro de 2022 e 2021, a Empresa não apresenta ativos e passivos valorizados ao justo valor.

24. Vendas e Prestação de serviços

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

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Vendas de Produtos		
<i>Merchandising</i>	17.189	15.154
Sub-total	17.189	15.154
Prestação de Serviços - Mercado Interno		
Voos Regulares	130.438.209	75.373.516
Prestação de Serviços - Mercado externo		
Voos Regulares	67.370.219	19.585.428
Operações <i>Charter</i>	10.810.375	6.564.599
Sub-total	208.618.803	101.523.542
Vendas e prestações de serviços	208.635.992	101.538.696

Em 2022 verificou-se um aumento da atividade da Empresa face a 2021, originando uma variação significativa na receita, em cerca de 107,1 milhões de Euros.

25. Subsídios à exploração

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

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Compensação Financeira - COVID 19	-	8.127.350
Outros	43.007	45.358
Subsídios à exploração	43.007	8.172.708

Os subsídios, registados na rubrica de outros, dizem respeito a um programa de incentivos criado pela ANA Aeroportos para promover o aumento do número de passageiros transportados, a frequência das rotas, a eficiência operacional e a abertura de novas rotas.

No âmbito dos auxílios de Estado, e de acordo com a Resolução do Conselho do Governo nº 107/2021 de 13 de maio de 2021, foi autorizada a concessão de uma compensação financeira, no valor de 8.127.350 Euros, à SATA Internacional, pelos danos causados pelas medidas públicas de contenção da pandemia provocada pelo vírus SARS-CoV-2, que conduziu à doença COVID-19.

26. Fornecimentos e serviços externos

O detalhe dos gastos com fornecimentos e serviços externos incorridos nos exercícios de 2022 e 2021 é como segue:

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Combustíveis e Lubrificantes	74.624.589	22.680.861
Manutenção e aluguer de motores	19.535.438	17.416.482
<i>Handling</i>	19.283.999	11.487.666
Taxas aeroportuárias e relativas a voo	14.640.996	9.058.658
Custos distribuição e comunicação	8.757.385	4.437.319
<i>Catering</i>	7.743.976	3.596.358
Comissões	5.005.027	2.403.943
Fretamentos	4.425.599	1.954.090
Deslocações e estadas	2.905.637	1.544.629
Rendas e alugueres	2.213.961	949.925
Indemnizações Bagagem e passageiros	1.661.375	716.141
Cedência de Pessoal	1.591.183	1.323.134
Honorários e serviços especializados	1.336.865	1.268.905
Publicidade	1.014.994	492.697
Seguros	995.131	783.156
Manutenção programas informáticos e equipamentos	395.405	165.572
Manuseamento carga	293.655	349.405
Vigilância e segurança	175.539	82.940
Outros	1.940.889	1.673.169
Fornecimentos e serviços externos	<u>168.541.643</u>	<u>82.385.050</u>

O aumento da atividade em 2022 teve impacto no incremento dos custos relacionados com as rubricas de combustíveis e lubrificantes, *handling*, taxas aeroportuárias e fardamentos.

De igual modo, o aumento registado no aumento de passageiros transportados impactou as rubricas de custos de distribuição e comunicação, e comissões, neste caso igualmente via aumento da receita.

A rubrica de manutenção e aluguer de motores inclui manutenções recorrentes e gastos com o aluguer de motores relacionados com a substituição de motores que são removidos temporariamente das aeronaves para efetuarem grandes reparações. Este tipo de gasto não cumpre os requisitos definidos na IFRS16.

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*.

27. Gastos com o pessoal

Os custos com pessoal, incorridos durante o exercício de 2022 e 2021, foram como segue:

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Remunerações		
Orgãos sociais	16.800	16.800
Pessoal	<u>31.808.301</u>	<u>26.581.626</u>
	<u>31.825.101</u>	<u>26.598.426</u>
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	6.912.987	6.117.620
Benefícios pós-emprego	691.578	687.611
Custos de acção social	9.080	12.140
Outros	<u>1.952.662</u>	<u>1.757.392</u>
Sub-total	<u>9.566.307</u>	<u>8.574.763</u>
Custos com o pessoal	<u>41.391.408</u>	<u>35.173.188</u>

O aumento verificado em 2022 face a 2021 na rúbrica gastos com o pessoal decorre, essencialmente, do aumento da atividade face ao período homólogo, que tem um impacto direto nas remunerações variáveis, e da revisão dos cortes salariais acordados com os colaboradores no âmbito do Plano de Reestruturação.

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

Plano de contribuição definida

Em 2022, o valor das contribuições definidas efetuadas pela SATA para o plano de contribuição definida gerido pelo BPI Pensões e prémio de jubilação, ascendeu a 691.578 Euros face a 687.611 Euros em 2021.

Gastos de reestruturação

Em 2022 e 2021 a Empresa registou como gastos de reestruturação os montantes abaixo:

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Pré- reformas e reformas antecipadas	<u>2.820.825</u>	<u>1.376.226</u>
	<u>2.820.825</u>	<u>1.376.226</u>

Em 2020, no âmbito dos programas de pré-reforma ou suspensão do contrato de trabalho, a Empresa assumiu a responsabilidade de pagar aos seus colaboradores pensões de pré-reforma e reforma antecipada. O referido programa foi reaberto em 2022, culminando em novas adesões.

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

Em 2020, data de início do programa de pré-reformas, foi reconhecido na posição financeira um passivo correspondente ao valor presente dos salários a pagar até à idade da reforma, no valor de 3,3 milhões de Euros, fruto da adesão ao referido programa de 10 colaboradores (1 em situação de reforma antecipada e 9 em situação de pré-reforma). Em 2021, fruto da adesão de um colaborador ao programa de pré-reforma, a Empresa registou um aumento desta responsabilidade em cerca de 1,7 milhões de Euros.

Em 2022, com a reabertura do programa de pré-reformas, a SATA registou um aumento de responsabilidade pela adesão de 12 colaboradores no montante de cerca de 3,9 milhões de Euros, para colaboradores que vão entrar na pré-reforma em 2023, parcialmente compensado pela revisão da taxa de desconto (de 1% para 3,75%). Parte deste valor foi, em 2022, transferido da provisão para reestruturação (Nota 15).

Adicionalmente, em 2020, o Conselho de Administração, no âmbito do processo de reestruturação, constituiu uma provisão para reestruturação no valor de 2.678.571 Euros (Nota 15). Aderiram em 2021, ao programa de rescisões por mútuo acordo, 18 trabalhadores, com o pagamento de indemnizações no montante de 1.292.166 Euros. Em 31 de dezembro de 2022, está reconhecida uma responsabilidade total no valor de 273.731 Euros referente a 2 rescisões já acordadas e a liquidar no ano de 2023.

28. Outros rendimentos e ganhos

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

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Top Up - Reservas de manutenção	2.381.764	-
Ganhos em inventários	1.403	40
Outros	<u>20.517</u>	<u>174.807</u>
	<u>2.403.684</u>	<u>174.847</u>

Em 2022 a SATA registou um rendimento proveniente da recuperação de reservas de manutenção do *lessor*, no montante de 2,4 milhões de Euros, pagas ao *lessor* pelo anterior locatário, que a Empresa não terá de devolver.

29. Outros gastos e perdas

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

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Comissões	1.480.835	732.881
Penalidades	204.011	19.471
Impostos	40.238	32.997
Juros de Mora	22.490	19.788
Perdas em inventários	1.622	907
Outros	<u>84.861</u>	<u>100.955</u>
	<u>1.834.057</u>	<u>906.998</u>

As comissões dizem respeito a comissões pagas devido a movimentos realizados com cartões de crédito.

O aumento verificado na rubrica está relacionado com o aumento da atividade operacional da Empresa.

30. Gastos e rendimentos financeiros

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

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Gastos financeiros		
Juros - partes relacionadas (Nota 34)	8.235.183	9.399.765
Juros relacionados com contratos de locação	8.508.281	7.707.037
Juros de Mora	1.121.960	588.782
Juros de empréstimos obtidos	225.749	476.246
Outros custos e perdas financeiras	611.607	344.510
	<u>18.702.780</u>	<u>18.516.339</u>
Rendimentos financeiros		
Juros obtidos	-	28.132
	<u>-</u>	<u>28.132</u>
Diferenças de câmbio líquidas	<u>1.324.558</u>	<u>(5.847.046)</u>
	<u>1.324.558</u>	<u>(5.847.046)</u>

Os juros suportados com partes relacionadas decorrem do débito de juros a pagar à SATA Air Açores e SATA Gestão de Aeródromos por conta de empréstimos recebidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros durante o exercício à taxa de 4% (Nota 17).

Atendendo ao que se encontra previsto no âmbito do Processo de Reestruturação, desde a data da sua aprovação em 7 de junho de 2022, para a base de cálculo de juros suportados não foi incluído o montante de 160 milhões de Euros da dívida à SATA Air Açores, a converter em Prestações Acessórias via SATA Holding em 2023 (Nota 35).

Durante o exercício de 2022, o decorrente da atualização financeira do passivo da locação e respetivo *redelivery* associados originaram um incremento das despesas com juros no valor de 8.508 milhares de Euros (2021: 7.701 milhares de Euros).

Em 31 de dezembro de 2021, as diferenças cambiais desfavoráveis ocorridas no exercício decorrem, essencialmente, da valorização do Dólar face ao Euro. O impacto negativo desta atualização referente aos passivos com obrigações contratuais, registados de acordo com a IFRS16, ascendeu a 6.507 milhares de Euros.

A valorização do Dólar face ao Euro durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2022, gerou perdas resultantes da atualização cambial dos passivos de locação no montante de 6,9 milhões de Euros. Contudo, as perdas cambiais líquidas decorrentes da atualização cambial verificada durante o exercício de 2022 dos passivos de locação em USD para as quais foi definida uma relação de cobertura a partir de

1 de janeiro de 2022 com as vendas previstas altamente prováveis cuja tarifa é determinada em USD, foram registradas na rubrica de outras reservas no outro rendimento integral no montante de 5 milhões de Euros (Notas 5.12 e 14). Desta forma, o montante registado na demonstração de resultados, corresponde à parcela não coberta pelo *hedging* cambial.

31. Imposto do exercício

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

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Imposto s/ rendimento corrente (Nota 20)	(185.116)	(102.274)
Imposto diferido (Nota 7)	13.212.684	-
Excesso/(insuficiência) estimativa imposto	-	-
Imposto sobre o rendimento	<u>13.027.568</u>	<u>(102.274)</u>

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

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Resultado antes de Imposto	(47.233.942)	(50.228.884)
Taxa de Imposto	14,7%	14,7%
	<u>(6.943.389)</u>	<u>(7.383.646)</u>
Diferenças permanentes	(10.154)	(26.707)
Diferenças temporárias s/ Imposto diferido	2.246.435	1.367.682
Prejuízos fiscais sem imposto diferido	4.648.191	6.042.671
Tributação autónoma	(185.116)	(102.274)
Constituição de imposto diferido referente a exercícios anteriores	13.271.602	-
Imposto s/ rendimento	<u>13.027.568</u>	<u>(102.274)</u>
Taxa efetiva de imposto	-27,6%	0,2%

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

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Taxa de imposto	14,70%	14,70%
Derrama	0,00%	0,00%
	<u>14,70%</u>	<u>14,70%</u>

No dia 13 de agosto de 2020, foi divulgada a Circular n.º 7/2020, emanada pela Direção de Serviços do IRC, relativamente ao entendimento da AT sobre o enquadramento fiscal a conferir, em sede de IRC, aos registos contabilísticos efetuados no âmbito da IFRS 16. Atendendo às importantes dúvidas suscitadas pela referida circular e à revisão ainda em curso pela Autoridade Tributária e Aduaneira, da qual deverão resultar alterações significativas, a Empresa não adotou no cálculo da estimativa de imposto do exercício, o entendimento previsto na referida circular, tendo considerado relevantes para

efeitos fiscais os registos decorrentes da aplicação da IFRS 16. Não obstante, caso a Empresa tivesse considerado o entendimento indicado na circular em revisão, tal não teria impacto na estimativa do imposto corrente e/ou em termos de encargo de imposto na esfera da Empresa, na medida em que continuaria a apurar prejuízo fiscal, com referência ao período de tributação de 2022, sobre o qual não existe imposto diferido ativo associado.

32. Compromissos

Compromissos com locações

Os pagamentos futuros mínimos não canceláveis dos contratos de locação, assinados para aeronaves cuja entrada prevista deve ocorrer nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2023 e 2024, respeitam a 4 aeronaves (3 A320 NEO e 1 A321 NEO XLR) e ascendem a aproximadamente 118.515 milhares de Euros, em 31 de dezembro de 2022.

Compromissos com trabalhadores

A 31 de dezembro de 2022 a SATA assumiu o compromisso de pagar pré-reformas no montante nominal total de 8.411 milhares de Euros a trabalhadores que vão entrar neste regime em 2024 e 2025. De acordo com o método do crédito da unidade projetada definido na IAS 19 – Benefícios dos Empregados, estas responsabilidades são registadas contabilisticamente pelo período laboral remanescente, nos próximos dois anos, que cada um destes colaboradores irá prestar de serviços à Entidade.

33. Contingências

Garantias bancárias

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

Beneficiário	Início	2022			2021		
		Montante em divisa	Moeda	Euros	Montante em divisa	Moeda	Euros
ARC- Airlines Reporting Corporation	10-04-2018	463.000	USD	434.090	463.000	USD	408.783
Massachussets Port Authority	06-12-2010	241.910	USD	226.805	241.910	USD	213.582
U.S. Customs and Border Protection	03-05-2008	230.000	USD	215.639	230.000	USD	203.067
The Greater Toronto Airport Auth.	31-12-2009	176.866	CAD	122.480	176.866	CAD	122.886
Port of Oakland	15-12-2010	60.000	USD	56.254	60.000	USD	52.974
SPLITBURGO SOC. IMB. S.A.	23-07-2021	44.969	EUR	44.969	44.969	EUR	44.969
Associação Turismo dos Açores	11-08-2021	6.000	EUR	6.000	6.000	EUR	6.000
Fraport AG Frankfurt Services wordline	30-11-2016	-	EUR	-	120.000	EUR	120.000
Ibéria Linhas de Espanha	04-12-2014	-	EUR	-	10.000	EUR	10.000
		1.222.745		1.106.237	1.352.745		1.182.262

Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2022 a SATA apresenta uma contingência passível de divulgação no montante de 6.750 milhares de Euros relacionados com o processo de irregularidades a decorrer no Canadá (Nota 15).

A 31 de dezembro de 2022 e 2021, a SATA não apresenta ativos contingentes passíveis de divulgação.

34. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2022 e 2021, a SATA é controlada pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. que detém 100% do capital da Empresa. O último acionista do Grupo SATA é a Região Autónoma dos Açores.

Remuneração do Conselho de Administração

O Conselho de Administração da Empresa foi considerado de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da Empresa. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2022, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração foram na sua totalidade liquidadas pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.

Remuneração do Conselho Fiscal

A remuneração do Conselho Fiscal no exercício de 2022 cifrou-se em 16.800 Euros.

Remuneração do Revisor oficial de contas

A remuneração do Revisor Oficial de Contas no exercício de 2022 cifrou-se em 14.500 Euros. O mesmo não prestou outros serviços distintos de auditoria.

Saldos e Transações entre partes relacionadas

Os saldos e transações, com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2022 e 2021, são como segue:

	2022		2021	
	Outras contas a receber (Nota 8)	Outras contas a pagar (Nota 17)	Outras contas a receber (Nota 8)	Outras contas a pagar (Nota 17)
SATA Air Açores	9.798	377.635.244	-	285.343.763
SATA Gestão Aeródromos	74	1.158.656	-	834.651
Azores Airlines Vacation (EUA)	1.624.841	-	2.098.013	-
Azores Airlines Vacation (Canada)	-	-	-	-
	1.634.713	378.793.900	2.098.013	286.178.414

	2022			2021		
	Fornecimentos e serviços externos	Prestações de serviços	Juros suportados	Fornecimentos e serviços externos	Prestações de serviços	Juros suportados
SATA Air Açores	9.556.926	2.329.156	8.170.585	7.437.346	2.220.573	9.354.790
SATA Gestão Aeródromos	169.286	291.067	64.598	119.339	200.270	44.975
Azores Airlines Vacation (EUA)	764.014	-	-	328.725	-	-
	10.490.226	2.620.223	8.235.183	7.885.410	2.420.843	9.399.765

Em 31 de dezembro de 2022 os valores a pagar à SATA Air Açores e à SATA Gestão de Aeródromos, nos montantes de 377.635 milhares de Euros e de 1.158 milhares de Euros, respetivamente, decorrem de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros, durante parte do exercício, a taxas normais de mercado, no valor de 8.171 milhares de Euros e 65 milhares de Euros, respetivamente (Nota 30). O montante respeitante ao contrato de suprimentos celebrado com a SATA Air Açores em dezembro de 2021, foi classificado como não corrente (Nota 17).

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

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

35. Eventos subsequentes

Reestruturação societária

A 13 de janeiro de 2023 formalizou-se a reorganização societária do Grupo SATA, com a constituição da nova sociedade SATA Holding, com capitais exclusivamente públicos detidos pela Região Autónoma dos Açores.

Na sequência desta alteração societária, foi celebrado um Contrato entre a SATA Air Açores e a SATA Holding, relativo às participações na SATA Gestão de Aeródromos e na SATA Internacional - Azores Airlines, passando a nova empresa a deter a totalidade do capital de todas as empresas das empresas do Grupo SATA.

O Contrato acima referido resultou i) na passagem de parte da dívida detida pela SATA Air Açores sobre a SATA Internacional, passou para a esfera da SATA Holding, nomeadamente 342,2 milhões de

Euros assim como a dívida da SATA Air Açores à SATA Gestão de Aeródromos, no montante de 8,4 milhões de Euros foi assumida pela SATA Holding.

Por outro lado, encontra-se a decorrer o processo de encerramento da empresa subsidiária dos Estados Unidos da América, Azores Vacations America.

A 3 de fevereiro de 2023, o Acionista procedeu a um aumento de capital da SATA Air Açores por conversão da conta a pagar ao GRA, reduzindo-o posteriormente para cobertura de prejuízos, no montante de 102,8 milhões de Euros.

Adicionalmente, à data encontra-se a ser negociado pela SATA Air Açores, junto da banca, a transferência de financiamentos bancários, que foram inicialmente constituídos com aval do Governo Regional dos Açores, para a responsabilidade da SATA Holding.

No que respeita à SATA Internacional- Azores Airlines, encontra-se prevista a conversão de parte do empréstimo concedido pela SATA Air Açores, a que foi transferido para a SATA Holding, para Prestações Acessórias, no montante de 160 milhões de Euros, assim como uma entrada em dinheiro da SATA Holding no montante de 26 milhões de Euros que serão também convertidos em Prestações Acessórias.

A 24 de janeiro de 2023, foi publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 9, a Resolução do Conselho do Governo n.º 5/2023 que determinou que a SATA Holding S.A. desse início ao procedimento de alienação de ações representativas de, pelo menos, 51% do capital social da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.

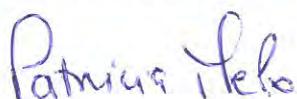
Este procedimento decorre ao abrigo e em cumprimento da Decisão da Comissão Europeia, de 7 de junho de 2022, através da qual foi estabelecido o Plano de Reestruturação da SATA.

O Conselho de Administração da SATA Holding, apresentou à Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública e à Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, nos termos da relação de tutela, respetivamente, financeira e funcional da SATA Holding, S.A., a proposta de caderno de encargos deste procedimento, tendo a mesma sido aprovada pelo Conselho do Governo a 4 de março de 2023, na qual se estabelecem os termos e as condições para a alienação de um lote de ações representativas de, no mínimo 51% e no máximo 85%, do capital social da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., tendo sido publicado em jornal oficial a 8 de março de 2023.

Estrutura dos Órgãos Sociais

A 3 de abril de 2023, foram nomeados os atuais administradores do Grupo SATA, nomeadamente Teresa Gonçalves como Presidente do Conselho de Administração, e José Roque e Dinis Modesto como Vogais.

Contabilista Certificada

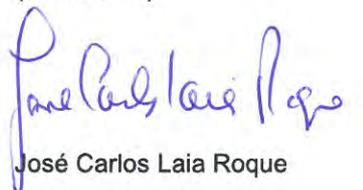


Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves
(Presidente)



José Carlos Laia Roque
(Administrador)



Dinis Miguel Carvalho Modesto
(Administrador)



RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL DO EXERCÍCIO DE 2022

Em conformidade com o disposto na alínea g) do nº 1 do artigo 420º do Código das Sociedades Comerciais (CSC) e da alínea g) do artigo 5º do Regulamento do Conselho Fiscal da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (adiante designada por Sociedade ou Empresa), vem este órgão apresentar o relatório sobre a ação fiscalizadora desenvolvida no exercício de 2022 e dar parecer sobre o relatório, contas e proposta de aplicação de resultados apresentada pelo Conselho de Administração.

1. RELATÓRIO

I. Introdução

A SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. deixou de ser uma empresa qualificada como entidade de interesse público, a partir de 01/01/2022, em função das alterações ao art. 3.º do Regime Jurídico de Supervisão de Auditoria (RJSA), introduzidas pela Lei n.º 99-A/2021.

Adota um modelo de fiscalização composto por um Conselho Fiscal e uma sociedade de revisores oficiais de contas (SROC), que não é membro daquele órgão, conforme o previsto na alínea b) do nº1 do artº413 do CSC.

O Conselho Fiscal em funções foi reeleito na reunião da Assembleia Geral realizada em 7 de janeiro de 2020, para o mandato de 2020-2022, e na reunião da Assembleia Geral realizada em 3 de abril de 2023, para o mandato de 2023-2025, sendo composto por três membros efetivos e um suplente.

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

II. Atividade desenvolvida pelo Conselho Fiscal

Relativamente ao exercício de 2022, o Conselho Fiscal realizou seis reuniões, nas quais estiveram presentes todos os membros, tendo sido exaradas as respetivas atas.

O Conselho Fiscal aprovou o Plano de Ação de Fiscalização da Sociedade para o exercício de 2022, nos termos de documento anexo à ata n.º 5 de 25 de outubro de 2022.



No cumprimento das competências que lhe estão legalmente atribuídas e que constam do seu Regulamento, o Conselho Fiscal desenvolveu várias ações durante o ano de 2022, das quais destaca as seguintes:

1. O acompanhamento permanente da atividade da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., durante o ano de 2022, foi realizado, designadamente, através da análise das deliberações das atas do Conselho de Administração, participação nas Assembleias Gerais realizadas e análise das contas intercalares e do relatório de gestão e demonstrações financeiras.
2. Reunimos com o Revisor Oficial de Contas, o Auditor Externo, a Diretora de Contabilidade e Fiscalidade, a responsável pelo Gabinete de Auditoria Interna, o coordenador do Gabinete de Planeamento e Controlo de Gestão e a responsável pela Gestão do Canal Interno de Denúncia de Irregularidades da Entidade.
3. Fiscalizamos o cumprimento das políticas, critérios e práticas contabilísticas e apreciamos a fiabilidade da informação financeira por indagações prévias ao Revisor Oficial de Contas e ao Auditor Externo e da posterior análise das conclusões constantes na Certificação Legal das Contas, Relatório de Auditoria e das informações incluídas nas demonstrações financeiras de 2022.

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

4. O Conselho Fiscal avaliou durante o ano de 2022 a eficácia dos sistemas de gestão de riscos, de controlo interno e de auditoria interna, cuja criação e implementação competem ao órgão de gestão, bem como o funcionamento dos sistemas e respetivos procedimentos internos, através do reporte de informação pelo Revisor Oficial de Contas e Auditor Externo e apreciação das políticas de gestão de riscos constantes no relatório e contas de 2022, particularmente na nota 4 do Anexo.

Apreciamos a abordagem aos riscos de distorção material mais significativos inerentes às matérias relevantes de auditoria identificadas na Certificação Legal das Contas e no Relatório de Auditoria, nomeadamente: i) o reconhecimento do rédito com transporte de passageiros, incluindo responsabilidades com documentos pendentes de voo; ii) as estimativas associadas à manutenção e redelivery da frota; iii) a recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo e iv) a adoção de contabilidade de cobertura cambial.

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



Durante o exercício de 2022 e até à presente data, o Conselho Fiscal não recebeu comunicações de irregularidades apresentadas por acionistas, colaboradores e outras entidades, e por força das suas diversas ações de fiscalização, bem como da reunião com a responsável pela Gestão do Canal Interno de Denúncia de Irregularidades da Entidade, não obteve evidência de quaisquer irregularidades.

6. No âmbito da verificação do cumprimento das regras de independência do Revisor Oficial de Contas, o Conselho Fiscal confirmou a inexistência de prestação de serviços não relacionados com serviços de auditoria, durante o exercício de 2022.

7. Tivemos em consideração o relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras constante da Certificação Legal das Contas e do Relatório de Auditoria do exercício de 2022 da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., que conclui que as demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da Sociedade, o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo, de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia, exceto quanto aos efeitos da seguinte matéria:

Conforme divulgado nas notas 1.1.4 e 7 do anexo contendo as notas explicativas, durante o exercício de 2022 foi registado um valor de 13.271.602 euros referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais respeitantes aos exercícios de 2014 a 2017, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Tendo em consideração os resultados históricos da Entidade e a monitorização das variações entre os resultados reais e os estimados no Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, não obstante a evolução positiva da atividade no exercício de 2022, consideramos que o respetivo ativo e os resultados do exercício se encontram sobreavaliados por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança, dada a incerteza inerente à execução do Plano de Reestruturação, conjugado com o processo de privatização em curso.

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

Em 31 de dezembro de 2022 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 371.399.666 euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 123.519.486 euros.

Conforme a divulgação constante na nota 1.1.5 do anexo contendo as notas explicativas, as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2022 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração a aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado do Grupo SATA (“Plano de Reestruturação Aprovado”), conjugado com o processo de privatização em curso decorrente da reestruturação societária em curso do Grupo SATA prevista no Plano de Reestruturação Aprovado, bem como a obtenção de suporte financeiro do acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Desta forma, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses.

Chamamos a atenção que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da concretização da conversão parcial dos empréstimos concedidos pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“SATA Air Açores”), os quais serão transferidos para a SATA Holding, S.A. (“SATA Holding”), para prestações acessórias e da realização de aumentos de capital pela SATA Holding, nos termos da reestruturação societária em curso do Grupo SATA (ii) do cumprimento do Plano de Reestruturação Aprovado e (iii) da concretização do processo de privatização em curso.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.5 do anexo contendo as notas explicativas, tendo em consideração os potenciais impactos na posição económica e financeira futura da Entidade, os fatores acima descritos representam uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade em manter a continuidade das suas operações.

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

2. PARECER

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

Nos termos da legislação em vigor, dos estatutos da Sociedade e no desempenho do mandato que nos conferiram, vimos apresentar o nosso parecer sobre o relatório de gestão e restantes documentos de prestação de contas da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2022, os quais são da responsabilidade do Conselho de Administração.

No âmbito das nossas competências, examinámos a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2022, a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios, a demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data e o anexo que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Procedemos ainda à apreciação do Relatório de Gestão emitido pelo Conselho de Administração, da Certificação Legal das Contas emitida pelo Revisor Oficial de Contas, bem como do Relatório de Auditoria emitido pelo Auditor Externo.



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

- Sejam aprovados o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., respeitantes ao exercício de 2022;
- Seja aprovada a proposta do Conselho de Administração da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A relativamente à aplicação dos resultados do exercício de 2022, no sentido de que o resultado líquido negativo de 34.206.374 euros seja transferido para Resultados transitados (acumulados);
- Seja dado cumprimento ao disposto no art.º 35.º do Código das Sociedades Comerciais.

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

Ponta Delgada, 19 de abril de 2023

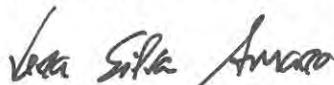
O Conselho Fiscal



Rúben Mota Cordeiro – Presidente



Catarina Isabel Furtado Pacheco – Vogal efetivo



Vera Silva Amaro - Vogal efetivo

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2022 (que evidencia um total de 192.247.064 euros e um total de capital próprio negativo de 371.399.666 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 34.206.374 euros), a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira de **SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.** em 31 de dezembro de 2022 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

A Entidade reconheceu no presente exercício 13.271.602 euros na rubrica Ativos por impostos diferidos em 31 de dezembro de 2022 respeitantes a prejuízos fiscais dos períodos de 2014 a 2017, conforme mencionado nas notas 1.1.4 e 7 do anexo às demonstrações financeiras. A recuperação deste saldo está dependente da capacidade de serem gerados lucros tributáveis futuros suficientes que, na fase atual de desenvolvimento do plano de recuperação e do processo de privatização, apresentam ainda um grau de incerteza elevado, e, nestas circunstâncias, não nos é possível determinar, com razoável grau de segurança, o montante em que está sobreavaliado esse ativo e os resultados do exercício.

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

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

As demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 371.400 milhares de euros em 31 de dezembro de 2022, situação que determina a aplicação das disposições previstas no artigo 35º e 171º do Código das Sociedades Comerciais, fluxos de caixa operacionais negativos e um passivo corrente superior ao ativo corrente que tem motivado graves problemas de liquidez. Não obstante, o Conselho de Administração entende que a preparação das demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2022 foi realizada com base no princípio da continuidade, tendo em consideração a aprovação do Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, o processo de reestruturação societária e de privatização em curso, o apoio financeiro do acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos estimados e adicionais face aos estimados no plano.

Esses acontecimentos ou condições divulgadas na nota 1.1.5 do anexo, indicam que existe uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para prosseguir em continuidade.

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

A nossa opinião não é modificada em relação a esta matéria.

Matérias relevantes de auditoria

As matérias relevantes de auditoria são as que, no nosso julgamento profissional, tiveram maior importância na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente. Essas matérias foram consideradas no contexto da auditoria das demonstrações financeiras como um todo, e na formação da opinião, e não emitimos uma opinião separada sobre essas matérias. Além da matéria descrita na secção “Incertezas material relacionada com a continuidade”, consideramos que as matérias descritas abaixo são as matérias mais relevantes de auditoria:

Matérias relevantes de auditoria

1. Reconhecimento do rédito, incluindo responsabilidades com documentos pendentes de voo

Divulgações relacionadas com o rédito apresentadas nas notas 3.19, 5.6, 21 e 24 das demonstrações financeiras.

Em 31 de dezembro de 2022, as vendas e serviços prestados ascendem a 208.636 milhares de euros, os quais correspondem, essencialmente, ao transporte de passageiros.

Como divulgado na nota 3.19 das demonstrações financeiras, o valor da venda do transporte de passageiros e carga é, no momento da venda, registado como um passivo na rubrica de Documentos pendentes de voo, a qual, a 31 de dezembro de 2022, ascende a 28.384 milhares de euros, sendo o respetivo rédito reconhecido quando o transporte é efetuado ou no momento da caducidade do bilhete, tendo em consideração, neste caso, as condições associadas à sua venda e respetiva estimativa quanto à probabilidade do passageiro solicitar o respetivo reembolso ou emissão de novo bilhete.

Como divulgado na nota 3.19 e 5.6 das demonstrações financeiras, a rubrica de Documentos pendentes de voo respeita ao saldo de voos não realizados até essa data, correspondendo a uma obrigação de prestação do serviço no futuro ou a uma obrigação de reembolso do valor do bilhete conforme definido nos termos contratuais.

No encerramento do exercício, são realizadas análises a esta rubrica, de forma a garantir o

Síntese da abordagem aos riscos de distorção material mais significativos

Os procedimentos de auditoria que desenvolvemos incluíram, entre outros, a avaliação dos controlos relevantes existentes no processo de reconhecimento do rédito do transporte aéreo.

Realizámos ainda procedimentos substantivos para validação do reconhecimento do rédito do transporte aéreo, nomeadamente:

- (i) reconciliação da listagem de documentos pendentes de voo com os montantes reconhecidos nas demonstrações financeiras;
- (ii) validação, por amostragem, dos diversos inputs da referida listagem;
- (iii) revisão analítica das diversas categorias de rédito de transporte aéreo, como tarifas, taxas e comissões; e
- (iv) conciliação das listagens da receita voada com o rédito reconhecido nas demonstrações financeiras.

Verificámos, ainda, a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo em conta para o efeito as normas contabilísticas aplicáveis.



correto corte de operações do rédito de transporte aéreo associado às tarifas, taxas e comissões, nomeadamente no que se refere à avaliação do estado dos cupões (vendidos, voados, reembolsados, caducados, etc.).

Pela sua relevância e pelo elevado nível de julgamento associado às estimativas realizadas no âmbito do reconhecimento do rédito do transporte aéreo de passageiros, este assunto constituiu uma matéria relevante de auditoria.

2. Estimativas para a manutenção e redelivery da frota

Divulgações relacionadas com a manutenção e redelivery da frota apresentadas nas notas 3.2, 3.15, 3.17, 5.2, 5.9, 6, 8, 15 e 30 das demonstrações financeiras.

A estimativa para manutenção e redelivery da frota requerem a definição de um conjunto de pressupostos significativos por parte do Conselho de Administração, sendo, como mencionado na nota 5.2 do anexo das demonstrações financeiras, os mais relevantes: (i) a utilização das aeronaves e suas condições de navegabilidade, (ii) os custos esperados das intervenções, e (iii) taxa de desconto utilizada. Estas estimativas influenciam o registo das provisões para os trabalhos realizados imediatamente antes da devolução das aeronaves em regime de locação, designados por redelivery, a qual ascende ao montante de 8.902 milhares de euros em 31 de dezembro de 2022, assim como a determinação da vida útil das manutenções estruturais e a recuperabilidade das reservas de manutenção entregues aos locadores.

As estimativas dos encargos resultantes dos trabalhos de redelivery são reconhecidos no

Compreensão e avaliação dos procedimentos realizados pela Entidade para construir estimativas para a manutenção e redelivery da frota.

Obtivemos os elementos de suporte ao cálculo das estimativas de manutenção, aprovado pelo Conselho de Administração, tendo apreciado a razoabilidade dos pressupostos assumidos.

Averiguámos a razoabilidade da taxa de desconto utilizada, para efeitos do reconhecimento da provisão de redelivery.

Validámos, igualmente, o reconhecimento das perdas por imparidade sobre as reservas de manutenção registadas em outras contas a receber, tendo por base as estimativas associadas à manutenção estrutural e redelivery das aeronaves.

Verificámos, ainda, a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo em conta para o efeito as normas contabilísticas aplicáveis.



momento inicial, desde que possam ser estimados com fiabilidade, como provisões (nota 15), por contrapartida do respetivo direito de uso das aeronaves, o qual é depreciado linearmente ao longo do contrato de locação.

As manutenções estruturais, que incrementam a vida útil dos ativos subjacentes, são capitalizadas e reconhecidas inicialmente como um complemento ao direito de uso dos ativos, sendo subsequentemente depreciadas até ao momento da ocorrência da próxima manutenção e sujeitas a imparidade. A estimativa do prazo até à ocorrência da próxima manutenção é definida de acordo com o melhor julgamento da Administração, sendo esta revista na data de apresentação de contas. O período de ocorrência das manutenções estruturais das aeronaves em regime de locação, assim como a estimativa do respetivo valor, influencia, igualmente, a utilização das reservas de manutenção entregues aos locadores, sendo as mesmas recuperadas através da realização das manutenções.

Devido aos montantes envolvidos e ao elevado nível de julgamento associado aos pressupostos utilizados na estimativa para a manutenção e redelivery da frota, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

3. Recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis

Divulgações relacionadas com a recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo apresentadas nas notas 1.1.4, 3.3, 5.11 e 6 das demonstrações financeiras.

Em 31 de dezembro de 2022, o montante de ativos fixos tangíveis respeitantes ao transporte aéreo reconhecido como ativos sob direito de

Os procedimentos de auditoria desenvolvidos incluíram, entre outros, a avaliação da adequação do modelo de imparidade utilizado pelo Conselho de Administração e a reexecução matemática dos cálculos.

Foi verificada a razoabilidade dos pressupostos que suportam o modelo dos fluxos de caixa

uso de acordo com a IFRS 16 – Locações nas demonstrações financeiras da Entidade ascende a 95.004 milhares de euros.

De acordo com a IAS 36 – Imparidade de ativos, e conforme divulgado nas notas às demonstrações financeiras, a Entidade procede à realização de teste de imparidade aos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo, sempre que existam indícios que o seu valor contabilístico possa não ser recuperável.

A determinação do valor recuperável é subjetiva devido à incerteza da estimativa dos fluxos de caixa futuros que depende de alguns pressupostos que implicam um elevado grau de julgamento por parte do Conselho de Administração, tais como os cash-flows futuros associados à atividade operacional da Entidade, taxas de desconto, taxas de crescimento na perpetuidade.

Os pressupostos embutidos no Plano de Reestruturação, aprovado pela Comissão Europeia, estiveram na base da análise da recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo efetuada pelo Conselho de Administração.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.4 das demonstrações financeiras, importa referir que eventuais variações futuras desfavoráveis entre os fluxos de caixa reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado podem originar impactos relevantes no cálculo do valor recuperável dos referidos ativos e afetar conseqüentemente, de forma significativa, a posição financeira e económica da Entidade.

Face aos montantes envolvidos, à complexidade dos modelos de avaliação, aos pressupostos

descontados e os resultados das análises de sensibilidade.

Efetuámos a reconciliação das projeções dos fluxos de caixa futuros com o Plano de Reestruturação Aprovado.

Verificámos, ainda, a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo em conta para o efeito as normas contabilísticas aplicáveis

utilizados, ao elevado nível de julgamento e subjetividade que lhe estão inerentes, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

4. Adoção de contabilidade de cobertura cambial

Divulgações relacionadas com a adoção de contabilidade de cobertura cambial apresentadas nas notas 3.4, 5.12, 14 e 30 das demonstrações financeiras.

Conforme divulgado na nota 3.4 das demonstrações financeiras, a partir de 1 de janeiro de 2022, a Entidade designou uma relação de cobertura do risco cambial associado às vendas previstas altamente prováveis do mercado dos Estados Unidos, cuja tarifa é determinada em USD no mercado dos Estados Unidos da América, utilizando como instrumentos de cobertura uma parte dos passivos de locação de aeronaves denominados em USD, de acordo com os montantes e datas dos fluxos de caixa futuros das vendas previstas e dos passivos de locação.

Na medida em que esta cobertura seja considerada eficaz, as diferenças de câmbio resultantes da atualização dos passivos de locação de aeronaves denominados em USD são, inicialmente, registadas na rubrica de outras reservas no outro rendimento integral. A parte ineficaz da cobertura é registada em resultados.

No exercício de 2022, a valorização do USD face ao Euro gerou perdas resultantes da atualização cambial dos passivos de locação, no montante total de 6.507 milhares de euros, das quais 5.018 milhares de euros foram registados em outro

Os procedimentos de auditoria incluíram, entre outros, a verificação do cumprimento dos requisitos de cobertura de acordo com a IFRS 9 para cobertura do risco de taxa de câmbio.

Foi verificado que o instrumento de cobertura considerado é permitido de acordo com a IFRS 9 e que existe relação económica entre o item coberto (vendas cuja tarifa é determinada em USD) e o instrumento de cobertura (pagamentos de locação em USD).

Obtivemos o mapa suporte dos registos contabilísticos e procedemos ao recálculo dos valores (i) a reconhecer na reserva de cobertura, (ii) das ineficácias de cobertura e (iii) do impacto do instrumento de cobertura em resultados à medida que o item coberto é registado em resultados.

Avaliámos a razoabilidade das transações futuras altamente prováveis consideradas como item coberto na relação de cobertura, tendo por base as estimativas embutidas no Plano de Reestruturação Aprovado e o histórico das transações, bem como os pagamentos de locação em USD tendo por base os respetivos contratos de locação considerados relevantes.

Verificámos, ainda, a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo em conta para o efeito as normas contabilísticas aplicáveis

rendimento integral, tendo por base o acima descrito.

Face aos montantes envolvidos e ao elevado nível de julgamento associado aos pressupostos utilizados na contabilidade de cobertura cambial, nos termos da IFRS 9, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

- preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa da Entidade de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na união europeia.
- elaboração do relatório de gestão nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorções materiais devido a fraude ou a erro;
- adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- avaliação da capacidade da Entidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira da Entidade.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou a erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança, mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISA detetará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas



materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.

Como parte de uma auditoria de acordo com as ISA, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

- identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- concluimos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;
- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria, incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria;
- das matérias que comunicamos aos encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, determinamos as que foram as mais importantes na auditoria das demonstrações



financeiras do ano corrente e que são as matérias relevantes de auditoria. Descrevemos essas matérias no nosso relatório, exceto quando a lei ou regulamento proibir a sua divulgação pública;

- declaramos ao órgão de fiscalização que cumprimos os requisitos éticos relevantes relativos à independência e comunicamos-lhe todos os relacionamentos e outras matérias que possam ser percebidas como ameaças à nossa independência e, quando aplicável, quais as medidas tomadas para eliminar as ameaças ou quais as salvaguardas aplicadas.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras, bem como a verificação de que a demonstração não financeira foi apresentada.

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento à alínea e) do número 3 do artigo 451.º do Código das Sociedades Comerciais, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reservas” do Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

Ponta Delgada, 19 de abril de 2023

UHY – OLIVEIRA, BRANCO & ASSOCIADOS, SROC, LDA.

(n.º 164 e registada na CMVM com o n.º 20161471)

Representada por:

Manuel Luís Fernandes Branco

(n.º 652 e registado na CMVM com o n.º 20160296)



Relatório de Auditoria

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2022 (que evidencia um total de 192.247.064 euros e um total de capital próprio negativo de 371.399.666 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 34.206.374 euros), a demonstração de resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. em 31 de dezembro de 2022 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

Conforme divulgado nas notas 1.1.4 e 7 do anexo contendo as notas explicativas, durante o exercício de 2022 foi registado um valor de 13.271.602 euros referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais respeitantes aos exercícios de 2014 a 2017, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Tendo em consideração os resultados históricos da Entidade e a monitorização das variações entre os resultados reais e os estimados no Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, não obstante a evolução positiva da atividade no exercício de 2022, consideramos que o respetivo ativo e os resultados do exercício se encontram sobreavaliados por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança, dada a incerteza inerente à execução do Plano de Reestruturação, conjugado com o processo de privatização em curso.

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

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

PricewaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.

Sede: Palácio Sottomayor, Rua Sousa Martins, 1 - 3º, 1069-316 Lisboa, Portugal

Receção: Palácio Sottomayor, Avenida Fontes Pereira de Melo, nº16, 1050-121 Lisboa, Portugal

Tel: +351 213 599 000, Fax: +351 213 599 999, www.pwc.pt

Matriculada na CRC sob o NIPC 506 628 752, Capital Social Euros 314.000

Inscrita na lista das Sociedades de Revisores Oficiais de Contas sob o nº 183 e na CMVM sob o nº 20161485

Incerteza material relacionada com a continuidade

Em 31 de dezembro de 2022 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 371.400 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 123.519 milhares de euros.

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.1.5 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2022 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração a aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado do Grupo SATA (“Plano de Reestruturação Aprovado”), conjugado com o processo de privatização em curso decorrente da reestruturação societária em curso do Grupo SATA prevista no Plano de Reestruturação Aprovado, bem como a obtenção de suporte financeiro do acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Desta forma, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses.

Importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da concretização da conversão parcial dos empréstimos concedidos pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“SATA Air Açores”), os quais serão transferidos para a SATA Holding, S.A. (“SATA Holding”), para prestações acessórias e da realização de aumentos de capital pela SATA Holding, nos termos da reestruturação societária em curso do Grupo SATA (ii) do cumprimento do Plano de Reestruturação Aprovado e (iii) da concretização do processo de privatização em curso.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.5 do anexo contendo as notas explicativas, tendo em consideração os potenciais impactos na posição económica e financeira futura da Entidade, os fatores acima descritos representam uma incerteza material que pode colocar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade em manter a continuidade das suas operações.

Importa igualmente salientar que as demonstrações financeiras não incluem qualquer ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

A nossa opinião não é modificada em relação a esta matéria.

Matérias relevantes de auditoria

As matérias relevantes de auditoria são as que, no nosso julgamento profissional, tiveram maior importância na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente. Essas matérias foram consideradas no contexto da auditoria das demonstrações financeiras como um todo, e na formação da opinião, e não emitimos uma opinião separada sobre essas matérias. Além das matérias descritas na secção “Bases para a Opinião com Reservas” e na secção “Incerteza material relacionada com a continuidade”, consideramos que as matérias descritas abaixo são as matérias relevantes de auditoria a comunicar neste relatório.

Reconhecimento do rédito com transporte de passageiros, incluindo responsabilidades com documentos pendentes de voo

Divulgações relacionadas com o rédito apresentadas nas notas 3.19, 5.6, 21 e 24 das demonstrações financeiras.

Em 31 de dezembro de 2022, as vendas e serviços prestados ascendem a 208.636 milhares de euros, os quais correspondem, essencialmente, ao transporte de passageiros.

Tal como divulgado na nota 3.19 das demonstrações financeiras, no momento da venda do bilhete, o valor é registado como um passivo na rubrica de Documentos pendentes de voo, a qual, a 31 de dezembro de 2022, ascende a 28.384 milhares de euros, sendo o respetivo rédito reconhecido apenas quando o transporte é efetuado ou no momento da caducidade do bilhete, tendo em consideração neste caso as condições associadas à sua venda e respetiva estimativa quanto à probabilidade do passageiro solicitar o respetivo reembolso ou emissão de novo bilhete.

Tal como divulgado nas notas 3.19 e 5.6 das demonstrações financeiras, a rubrica de Documentos pendentes de voo respeita ao saldo de voos não realizados até essa data, correspondendo a uma obrigação de prestação do serviço no futuro ou a uma obrigação de reembolso do valor do bilhete conforme definido nos termos contratuais.

O Conselho de Administração efetua análises periódicas do saldo da rubrica de Documentos pendentes de voo, de forma a verificar os bilhetes que já foram voados ou que perderam validade.

Face à expressão dos montantes em causa, bem como ao grau de julgamento inerente ao reconhecimento do rédito, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa

Os procedimentos de auditoria incluíram, entre outros, o entendimento e a avaliação dos diversos sistemas de informação relacionados com o reconhecimento do rédito de transporte de passageiros, a identificação e avaliação da eficiência operacional do sistema de controlo interno da Entidade associado aos processos de gestão de sistemas de informação, tendo para o efeito recorrido a especialistas em auditoria de sistemas de informação, bem como à avaliação dos respetivos controlos-chave destinados a assegurar o correto, completo e atempado reconhecimento do rédito de transporte de passageiros.

Procedemos à realização de testes substantivos específicos sobre o rédito de transporte de passageiros e o saldo da rubrica de Documentos pendentes de voo, nomeadamente a reconciliação da listagem de documentos pendentes de voo com os montantes reconhecidos nas demonstrações financeiras, a validação, por amostragem, dos diversos *inputs* da listagem de documentos pendentes de voo, a reconciliação da listagem de receita voada com o rédito reconhecido nas demonstrações financeiras e a análise das reconciliações bancárias. Efetuámos, também, procedimentos de revisão analítica para as diversas categorias de rédito de transporte de passageiros, nomeadamente, tarifas, taxas e comissões.

Avaliámos igualmente o percentual de bilhetes válidos e não utilizados, cujo respetivo rédito foi reconhecido, tendo por base o histórico normalizado de documentos não reembolsados ou não reemitidos.

Verificámos a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e os fatores considerados relevantes.

auditoria.

Estimativas associadas à manutenção e redelivery da frota

Divulgações relacionadas com a manutenção e redelivery da frota apresentadas nas notas 3.2, 3.15, 3.17, 5.2, 5.9, 6, 8, 15 e 30 das demonstrações financeiras.

Tal como divulgado na nota 5.2 das demonstrações financeiras, as estimativas para a manutenção e *redelivery* da frota requerem a definição de um conjunto de pressupostos significativos por parte da Entidade, assentes em previsões com elevado grau de julgamento, nomeadamente, a utilização das aeronaves e suas condições de navegabilidade, custo das intervenções, cláusulas contratuais e eventuais renegociações dos contratos de locação. Estas estimativas influenciam o registo das provisões para os trabalhos realizados imediatamente antes da devolução das aeronaves em regime de locação, designados por *redelivery*, a qual ascende ao montante de 8.902 milhares de euros em 31 de dezembro de 2022, assim como a determinação da vida útil das manutenções estruturais e a recuperabilidade das reservas de manutenção entregues aos locadores.

No que respeita à estimativa dos encargos resultantes dos trabalhos de *redelivery*, estes são reconhecidos como provisões, por contrapartida do respetivo direito de uso das aeronaves, o qual é depreciado linearmente ao longo do prazo dos contratos de locação.

Relativamente às manutenções estruturais, que incrementam a vida útil dos ativos subjacentes, são capitalizadas e reconhecidas como um complemento ao direito de uso dos ativos, sendo subsequentemente depreciadas até à ocorrência da nova manutenção e sujeitas a testes de imparidade. A estimativa do prazo até à ocorrência da próxima manutenção é definida de acordo com o melhor julgamento da

Desenvolvemos um conjunto de procedimentos de auditoria com o objetivo de avaliar a razoabilidade das estimativas para manutenção e *redelivery* da frota, nomeadamente, o entendimento e apreciação dos processos e procedimentos de controlo interno adotados pela Entidade no que respeita ao seu apuramento.

Obtivemos os elementos de suporte ao cálculo das estimativas de manutenção e *redelivery*, aprovados pelo Conselho de Administração, tendo apreciado a razoabilidade dos pressupostos assumidos. Questionámos os técnicos internos da área de manutenção e a Gestão quanto à razoabilidade dos pressupostos utilizados e verificámos os cálculos efetuados.

Analisámos os diferentes períodos de intervenção considerados nas estimativas, atendendo às especificidades de cada aeronave, assim como a estimativa de custos a incorrer no futuro e a razoabilidade da taxa de desconto utilizada, tendo por base as condições que se encontram definidas contratualmente, assim como a informação fornecida por engenheiros internos com experiência específica desta matéria.

Validámos, o reconhecimento das perdas por imparidade sobre as reservas de manutenção registadas em outras contas a receber, tendo por base as estimativas associadas à manutenção estrutural e *redelivery* das aeronaves.

Averiguámos, igualmente, a consistência histórica das estimativas de manutenção face aos eventos efetivamente ocorridos e a razoabilidade da evolução da estimativa de manutenção em 31 de dezembro de 2022 face ao exercício homólogo.

Matérias relevantes de auditoria**Síntese da abordagem de auditoria**

Entidade, sendo esta revista a cada data de relato financeiro. O período estimado de ocorrência das manutenções estruturais das aeronaves em regime de locação, assim como a estimativa do respetivo valor, tem impacto na utilização das reservas de manutenção entregues aos locadores, sendo as mesmas recuperadas através da realização das referidas manutenções.

Face aos montantes envolvidos e ao elevado nível de julgamento associado aos pressupostos utilizados na estimativa para a manutenção e *redelivery* da frota, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

Verificámos a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e os fatores considerados relevantes.

Recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo

Divulgações relacionadas com a recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo apresentadas nas notas 1.1.4, 3.3, 5.11 e 6 das demonstrações financeiras.

Em 31 de dezembro de 2022, o montante de ativos fixos tangíveis respeitantes ao transporte aéreo reconhecido nas demonstrações financeiras da Entidade ascende a 95.007 milhares de euros.

De acordo com a IAS 36 – Imparidade de ativos, e conforme divulgado nas notas às demonstrações financeiras, a Entidade procede à realização de teste de imparidade aos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo, sempre que existam indícios que o seu valor contabilístico possa não ser recuperável.

O valor recuperável dos referidos ativos é apurado com base em modelos de fluxos de caixa descontados, os quais requerem a utilização de estimativas e pressupostos definidos pelo Conselho de Administração, com base em projeções económicas e de mercado, nomeadamente no que se refere aos *cash-flows*

Os procedimentos de auditoria desenvolvidos incluíram, entre outros, a avaliação da adequação do modelo de imparidade utilizado pelo Conselho de Administração e a reexecução matemática dos cálculos.

Foi apreciada a razoabilidade das estimativas e julgamentos realizados pelo Conselho de Administração, subjacentes aos pressupostos relevantes utilizados no modelo do teste de imparidade e respetivas análises de sensibilidade.

Efetuámos a reconciliação das projeções dos fluxos de caixa futuros com o Plano de Reestruturação Aprovado. Foi igualmente avaliada a razoabilidade da definição da unidade geradora de caixa, ao nível da qual foi realizado o teste de imparidade.

Inquirimos a Gestão quanto à adequação dos pressupostos que apresentam maior sensibilidade na determinação do valor de uso, nomeadamente a evolução das receitas e a margem de EBITDA. Foi igualmente realizada uma análise à adequação da taxa de desconto e da taxa de crescimento na perpetuidade, com recurso a análises com comparáveis e outra informação disponível no mercado. Foram ainda

Matérias relevantes de auditoria	Síntese da abordagem de auditoria
<p>associados à atividade operacional da Entidade, taxas de câmbio, taxas de crescimento na perpetuidade e taxas de desconto.</p> <p>Conforme divulgado nas notas 1.1.4 e 6 das demonstrações financeiras, em 7 de junho de 2022 a Comissão Europeia aprovou o Plano de Reestruturação do Grupo SATA para os anos 2020-2025, o qual inclui as projeções aprovadas pelo Conselho de Administração da Entidade, com base num conjunto de pressupostos de médio e longo prazo relacionados com a evolução da frota e nível de atividade e performance operacional, tendo em consideração a incerteza associada aquela data quanto à evolução futura da pandemia COVID-19 e os seus impactos na atividade do transporte aéreo. Os pressupostos embutidos no Plano de Reestruturação Aprovado estiveram na base da análise da recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo efetuada pelo Conselho de Administração.</p> <p>Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.4 das demonstrações financeiras, importa referir que eventuais variações futuras desfavoráveis entre os fluxos de caixa reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado podem originar impactos relevantes no cálculo do valor recuperável dos referidos ativos e afetar conseqüentemente, de forma significativa, a posição financeira e económica da Entidade.</p> <p>Face aos montantes envolvidos, à complexidade dos modelos de avaliação, aos pressupostos utilizados, ao elevado nível de julgamento e subjetividade que lhe estão inerentes, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.</p>	<p>desenvolvidas análises de sensibilidade aos principais pressupostos de modo a determinar qual o nível de variações que, individualmente ou no seu conjunto, poderiam originar perdas por imparidade nos ativos testados.</p> <p>Foi ainda revista a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, em especial as que se referem às estimativas e pressupostos que apresentam maior sensibilidade na determinação do valor recuperável baseado no valor de uso, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e os fatores considerados relevantes.</p>
<p>Adoção de contabilidade de cobertura cambial</p> <p><i>Divulgações relacionadas com a adoção de contabilidade de cobertura cambial</i></p>	<p>Os procedimentos de auditoria incluíram, entre outros, a verificação do cumprimento dos requisitos de cobertura de acordo com a IFRS 9 para cobertura do risco de taxa de câmbio e a avaliação da documentação que suporta a</p>

Matérias relevantes de auditoria	Síntese da abordagem de auditoria
<p><i>apresentadas nas notas 3.4, 5.12, 14 e 30 das demonstrações financeiras.</i></p> <p>Conforme divulgado na nota 3.4 das demonstrações financeiras consolidadas, no presente exercício, com referência a 1 de janeiro de 2022, a Entidade designou uma relação de cobertura do risco cambial associado às vendas previstas altamente prováveis, cuja tarifa é determinada em USD no mercado dos Estados Unidos da América, utilizando como instrumentos de cobertura uma parte dos passivos de locação de aeronaves denominados em USD, de acordo com os montantes e datas dos fluxos de caixa futuros das vendas estimadas e dos passivos de locação.</p> <p>Na medida em que esta cobertura seja considerada eficaz, as diferenças de câmbio resultantes da atualização dos passivos de locação de aeronaves denominados em USD são, inicialmente, registadas na rubrica de outras reservas no outro rendimento integral. A parte ineficaz da cobertura é registada em resultados.</p> <p>No exercício de 2022, a valorização do USD face ao Euro gerou perdas resultantes da atualização cambial dos passivos de locação, no montante total de 6.507 milhares de euros, das quais 5.018 milhares de euros foram registadas em outro rendimento integral, tendo por base o acima descrito.</p> <p>Face aos montantes envolvidos e ao elevado nível de julgamento associado aos pressupostos utilizados na contabilidade de cobertura cambial, nos termos da IFRS 9, este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.</p>	<p>classificação como de cobertura e do cálculo do apuramento da reserva de cobertura e ineficácias da cobertura.</p> <p>Foi discutida a aplicação da contabilidade de cobertura de fluxos de caixa com o Conselho de Administração.</p> <p>Foi verificado que o instrumento de cobertura considerado é permitido de acordo com a IFRS 9 e que existe relação económica entre o item coberto (vendas cuja tarifa é determinada em USD) e o instrumento de cobertura (pagamentos de locação em USD).</p> <p>Avaliámos a informação suporte considerada para efeitos de apuramento dos registos efetuados na reserva de cobertura e das ineficácias da cobertura registadas em resultados, e a sua reconciliação com as demonstrações financeiras.</p> <p>Avaliámos a razoabilidade das transações futuras altamente prováveis consideradas como item coberto na relação de cobertura, tendo por base as estimativas embutidas no Plano de Reestruturação Aprovado, bem como os pagamentos de locação em USD tendo por base os respetivos contratos de locação considerados relevantes.</p> <p>Verificámos a adequação e consistência da informação de mercado considerada no modelo, nomeadamente taxas de câmbio e taxas de juro, tendo por base o cálculo efetuado.</p> <p>Efetuámos o recálculo dos valores (i) a reconhecer na reserva de cobertura, (ii) das ineficácias de cobertura e (iii) do impacto do instrumento de cobertura em resultados à medida que o item coberto é registado em resultados.</p> <p>Os procedimentos acima descritos, realizados para avaliar a consistência do método de avaliação do cumprimento dos requisitos de eficácia da cobertura do risco da variação da</p>

Matérias relevantes de auditoria	Síntese da abordagem de auditoria
	<p>taxa de câmbio com a IFRS 9 e razoabilidade dos pressupostos utilizados, foram realizados com o apoio da nossa equipa de peritos internos.</p> <p>Verificámos a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras consolidadas, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e os fatores considerados relevantes.</p>

Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

- preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa da Entidade de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia;
- elaboração do relatório de gestão, nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorções materiais devido a fraude ou a erro;
- adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- avaliação da capacidade da Entidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira da Entidade.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou a erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança, mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISAs detetará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.

Como parte de uma auditoria de acordo com as ISAs, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

- a) identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- b) obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- c) avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- d) concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;
- e) avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- f) comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria; e
- g) das matérias que comunicamos aos encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, determinamos as que foram as mais importantes na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente e que são as matérias relevantes de auditoria. Descrevemos essas matérias no nosso relatório, exceto quando a lei ou regulamento proibir a sua divulgação pública.

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

Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório de gestão

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reservas” do Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras, o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

19 de abril de 2023

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



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