




**sata** Gestão de Aeródromos

Relatório Anual Integrado  
**2022**



# ÍNDICE

<b>3</b>	<b>GRUPO SATA</b>
4	MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
5	PRINCÍPIO DA CONTINUIDADE
6	MISSÃO   VISÃO   VALORES
7	O NOSSO ANO
12	A ESTRATÉGIA DE SUSTENTABILIDADE
<b>14</b>	<b>AMBIENTE</b>
15	INDICADORES CHAVE
16	COMPROMISSOS
17	RESULTADOS
23	PLANO DE SUSTENTABILIDADE 2022-2050
<b>24</b>	<b>SOCIAL</b>
25	INDICADORES CHAVE
26	OS NOSSOS TRABALHADORES
27	OS NOSSOS CLIENTES
27	A NOSSA COMUNIDADE
<b>28</b>	<b>MODELO DE GOVERNO</b>
29	COMPROMISSOS
30	MODELO DE GOVERNO
33	GESTÃO DO RISCO
36	POLÍTICAS CORPORATIVAS
<b>37</b>	<b>DESEMPENHO</b>
38	INDICADORES CHAVE
39	ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO
45	EVOLUÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTE AÉREO
49	ANÁLISE DOS RESULTADOS
53	EVOLUÇÃO POR SEGMENTO DE NEGÓCIO
55	ASPETOS REGULAMENTARES
57	SOBRE O RELATÓRIO
58	GLOSSÁRIO
59	ANEXOS ESG
61	ANEXOS
62	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 expectativas 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. É 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.**

abril

4

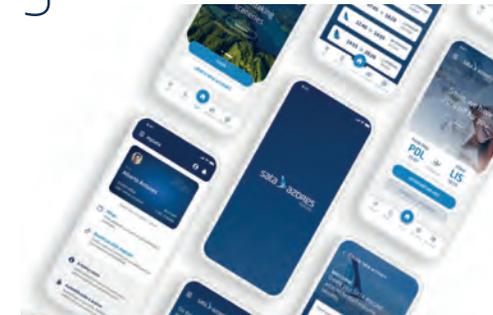


Em abril, o tráfego despertou com as férias da Páscoa. E porque na SATA Azores Airlines as tradições ainda são o que eram, voltámos a oferecer o nosso tradicional ovinho de chocolate a bordo.

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 equipa da SATA Gestão de Aeródromos.

maio

5



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 descolagem, 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 **ERAA (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 ERAA, 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 indelével 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

15 INDICADORES CHAVE  
16 COMPROMISSOS  
17 RESULTADOS





# indicadores chave

Em 2022 registámos um aumento das emissões de CO<sub>2</sub>, assim como de consumo de eletricidade e energia, fruto da recuperação da operação.



EMISSÕES CO<sub>2</sub>  
(tCO<sub>2</sub>)

**652**

ano 2021: **448**  
ano 2020: **414**

ENERGIA  
(Gj)

**3.863**

ano 2021: **2.803**  
ano 2020: **2.577**

FUEL  
VIATURAS  
(l)

**16.811**

ano 2021: **18.138**  
ano 2020: **16.128**

ELETRICIDADE  
(Kwh)

**899.163**

ano 2021: **590.874**  
ano 2020: **549.041**

RESÍDUOS  
(t)

**8,1**

ano 2021: **7,9**

RESÍDUOS  
VALORIZADOS  
(%)

**54,3**

ano 2021: **49,3**

ÁGUA  
(m<sup>3</sup>)

**12.485**

ano 2021: **17.700**  
ano 2020: **23.099**

**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 CO<sub>2</sub> (tCO<sub>2</sub> vs 2005)

# OS NOSSOS compromissos



**2030**

Reduzir 55% das emissões de  
CO<sub>2</sub> (tCO<sub>2</sub> vs 2005)

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

**2050**

Atingir a neutralidade carbónica  
(tCO<sub>2</sub> vs 2005)

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

# resultados em 2022



## Emissões de CO<sub>2</sub>

As emissões de carbono (CO<sub>2</sub>) são o principal impacto ambiental do setor da aviação. No caso da SATA Gestão de Aeródromos, a maior percentagem das emissões está relacionada com o consumo indirecto, nomeadamente o uso de eletricidade.

### Total de emissões de carbono (tCO<sub>2</sub>)

#### Métrica da pegada de carbono

	tCO <sub>2</sub>		
	2022	2021	2020
Scope 1 (Fuel - GSE)	46	50	44
Scope 2 (Eletricidade)	606	398	370
Total Emissões (tCO <sub>2</sub> )	652	448	414



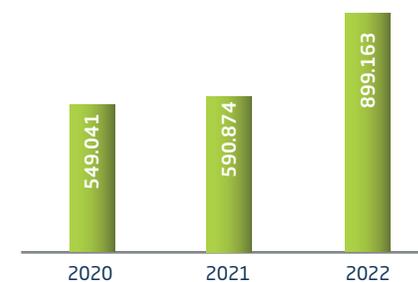
### Intensidade energética

#### Consumo total de energia (Gj)

Consumo de combustível e eletricidade



#### Consumo de eletricidade (KWh)



# Resíduos

São produzidas diversas tipologias de resíduos nas operações da SATA Gestão de Aeródromos. Nos estabelecimentos continuamos comprometidos em reduzir e valorizar os resíduos através da aplicação da hierarquia de resíduos (prevenir, reutilizar, reciclar, valorizar e eliminar).

Nas aerogares os resíduos são encaminhados pelos prestadores de serviços de limpeza.

Para assegurar a adequada gestão de resíduos nas empreitadas executadas nos aeródromos, são desenvolvidos e analisados Planos de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD) e Planos de Gestão Ambiental (PGA), nas diversas fases da obra.

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

## Resíduos perigosos

Os resíduos perigosos e não perigosos produzidos 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

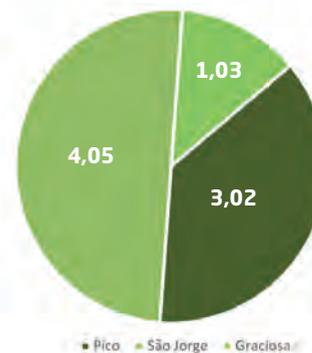
Um sistema integrado permite transferir a responsabilidade de gestão de fluxos de resíduos para entidades devidamente habilitadas em garantir uma economia circular.

Fluxo de resíduos	Sistema Integrado
Pneus	Valorpneu
Óleos usados	Ecolub

## Resíduos produzidos pela SATA Gestão de Aeródromos

Tipo de resíduo	Peso (t)
Água com óleo proveniente dos separadores de hidrocarbonetos	6,53
Filtro de óleo	0,13
Óleos de motores, transmissões e lubrificação	0,91
Metais ferrosos	0,33
Alumínio	0,14
Lâmpadas fluorescentes	0,006
Absorventes contaminados	0,06
Embalagens contaminadas	0,001
<b>Total</b>	<b>8,1</b>

## Produção de resíduos nos Aeródromos 2022



resíduos encaminhados

# 8,1 t

2021: 7,9 t

resíduos perigosos

# 7,6 t

2021: 7,4 t

valorização

# 54,3%

2021: 49,3%



### Descarbonizámos edifícios

Em terra, está continuamente em curso o processo de Certificação Energética nas Aerogares dos Aeródromos dos Açores em cumprimento com o regulamento de Sistema de Certificação Energética dos Edifícios (SCE). Ainda em 2022, foram entregues aos trabalhadores equipamentos eletrónicos (EEE's), nomeadamente, portáteis e monitores com melhor classificação energética.



### Eficiência na Operação Terrestre

Na SATA Gestão de Aeródromos, todo o consumo de viaturas de apoio operacional e de socorro é monitorizado e controlado mensalmente. Não obstante, pretendemos proceder à sua substituição por soluções de mobilidade elétrica dentro do mais curto espaço de tempo. Foi também racionalizado o número de inspeções à pista, sem comprometer a segurança aeroportuária, fazendo desta também uma medida de racionização de consumo de combustível.



## Medidas de Mitigação do Impacto Ambiental



### 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 cartilagíneos e, assim, contribuir para a preservação da vida nos oceanos.



### Bird strikes

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



# 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.



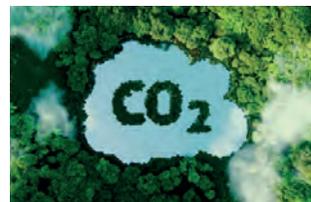
## “Dia Mundial da Conservação da Natureza”

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 CO<sub>2</sub> Connect

O IATA CO<sub>2</sub> Connect é uma calculadora de emissões de carbono. O objetivo é oferecer uma calculadora de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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.



### Lançámos 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 <a href="http://www.azoresairlines.pt">www.azoresairlines.pt</a>
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 o 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 o 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 <a href="http://www.azoresairlines.pt/pt-pt/institucional/sustentabilidade">www.azoresairlines.pt/pt-pt/institucional/sustentabilidade</a>
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.
Subscrever da Carta de Princípios – BCSD Portugal, com objetivo assumir compromissos comuns de desenvolvimento sustentável para Portugal.	Final de 2022	••• Em curso.
Melhorar a eficiência energética, substituindo lâmpadas fluorescentes por tecnologia LED, em 100 % dos espaços administrativos e comerciais do Grupo SATA.	Final de 2023	••• A mudança gradual dos serviços administrativos (Ponta Delgada) para o novo espaço, traduz-se em melhoria de eficiência energética.
Melhorar a eficiência energética, substituindo lâmpadas fluorescentes por tecnologia LED, em 50 % dos Quartos de Bombeiros dos Aeródromos dos Açores.	Final de 2023	••• Em curso
Melhorar a eficiência energética, através da obtenção da Certificação Energética de Edifícios das 5 (cinco) Aerogares dos Aeródromos dos Açores.	Final de 2023	••• Em fase de melhoria das aerogares com a instalação de equipamentos de climatização.
Substituir 100% da iluminação de pista do Aeródromo do Pico por tecnologia LED.	Final de 2025	••• Em curso.
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.

# social

- 25 INDICADORES CHAVE
- 26 OS NOSSOS TRABALHADORES
- 27 OS NOSSOS CLIENTES
- 27 A NOSSA COMUNIDADE

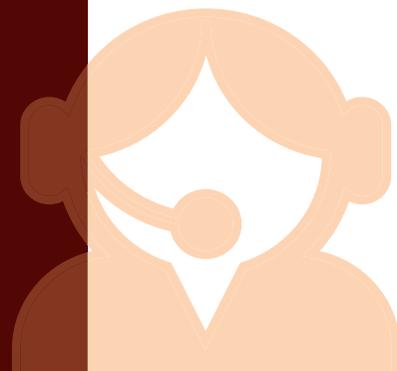




# indicadores chave

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

TRABALHADORES

**30**

ano 2021: **24**  
ano 2020: **26**

AÇÕES DE  
FORMAÇÃO

**34**

ano 2021: **45**  
ano 2020: **7**

CONSULTAS  
MÉDICAS  
REALIZADAS

**22**

ano 2021: **21**  
ano 2020: **0**

HORAS DE  
FORMAÇÃO

**1.910**

ano 2021: **2.097**  
ano 2020: **84**

NÚMERO DE  
FORMANDOS

**84**

ano 2021: **123**  
ano 2020: **15**



# as nossas pessoas

Em 2022, o quadro de pessoal da SATA Gestão de Aeródromos verificou a mesma tendência do que nas restantes empresas, face ao momento de reestruturação em que o Grupo SATA se encontra. No final do ano de 2022 a equipa era constituída por 25 colaboradores permanentes e 5 com contrato temporário, tendo-se registado duas novas admissões para atender a necessidades verificadas na sede da empresa; duas admissões para o Aeródromo da Ilha do Pico; uma admissão para o Aeródromo da Ilha de São Jorge e uma admissão para o Aeródromo da Ilha do Corvo. Este movimento proporcionou uma nova dinâmica e o natural rejuvenescimento das equipas.

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, tendo a componente

**Trabalhadores com contratos permanentes ou de prazo indeterminado**

**25**

**Trabalhadores com contratos temporários ou de prazo determinado**

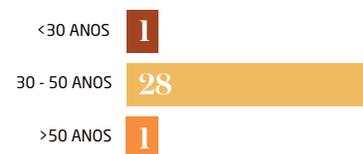
**5**

operacional preponderância sobre as áreas administrativas. No caso da SATA Gestão de Aeródromos, em 2021 foram retomadas formações essenciais ao desenvolvimento da atividade e registou-se, ainda, um acréscimo de formação de formadores, investimento que não se repete em 2022, tendo em conta a natureza duradoura deste tipo de formação. Daí que se assista, entre 2021 e 2022, a um decréscimo nas horas de formação ministradas, tendo em conta o investimento feito no ano anterior.

Estando a SATA Gestão de Aeródromos integrada no universo de empresas do grupo, partilha as mesmas políticas e normas de conduta, e beneficia das mesmas condições. Assim, ao longo do ano, também à SGA se aplicaram as políticas que podem ser encontradas no relatório e Contas consolidado do Grupo SATA.



TRABALHADORES POR GÉNERO



TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA



TRABALHADORES POR LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA

número de ações de formação **34**  
ano 2021: 45  
ano 2020: 7

volume de formandos **84**  
ano 2021: 123  
ano 2020: 15

volume de horas **1.910**  
ano 2021: 2.097  
ano 2020: 84

INDICADORES DE FORMAÇÃO



TRABALHADORES POR TIPO DE CONTRATO

## compromissos

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

>> consulte informação mais detalhada no capítulo Aspectos Regulamentares, pág. 55 >>



## OS NOSSOS clientes

**Na SATA Gestão de Aeródromos os nossos clientes diretos são as companhias aéreas e os indiretos, os passageiros transportados.**

Temos à nossa responsabilidade a concessão do serviço público Aeroportuário de Apoio à Aviação Civil nos Aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e Aerogare das Flores. Este contrato, estabelecido entre o Governo dos Açores e a SATA Gestão de Aeródromos, S.A., determina que constituem encargos da Região Autónoma dos Açores a construção de novas infraestruturas aeroportuárias e a realização de obras de manutenção, pontuais e extraordinárias, as quais poderão ser cometidas à Concessionária (SATA Gestão de Aeródromos, S.A.), que ficará responsável pela realização das mesmas. Na sequência destes normativos contratuais, têm sido aprovados anualmente os Planos de Exploração dos Aeródromos Regionais, em que a SATA Gestão de Aeródromos, S.A. é incumbida da realização dos investimentos aí aprovados. No ano de 2022, alguns projetos poderão ser destacados, quer pela sua relevância, quer pela sua conclusão.

- Conclusão da empreitada de Construção do Abrigo para as viaturas dos bombeiros no Aeródromo da Ilha do Corvo e chegada da nova viatura do Serviço de Salvamento e Luta Contra Incêndios (SSLCI).

- Aquisição de novos equipamentos de Rastreio para o Aeródromo da Ilha do Pico (de bagagem de cabine e de bagagem de porão, servidores e pórtilco detetor de metais para a zona das cargas);

- Conclusão da implementação/instalação do novo Sistema de AVAC na Aerogare de São Jorge e emissão do respetivo Certificado Energético;

- Início dos trabalhos relativos à empreitada de requalificação e ampliação da Aerogare do Aeródromo da Ilha Graciosa.

Depois, e porque nenhuma ilha dos Açores é igual à outra, um conjunto de projetos foram concluídos com o objetivo de manter e rejuvenescer os espaços públicos, de proporcionar a adequada segurança em todas as zonas de controle, de oferecer a comodidade e o conforto necessário aos que nos visitam e passam pelas infraestruturas aeroportuárias que gerimos.

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 novas ferramentas de apoio à atividade, designadamente, aos serviços de handling prestados a operadores aéreos, permitiram melhorar o serviço prestado aos nossos clientes (companhias aéreas) mas também aos passageiros que embarcaram nas nossas ligações.



## a nossa comunidade

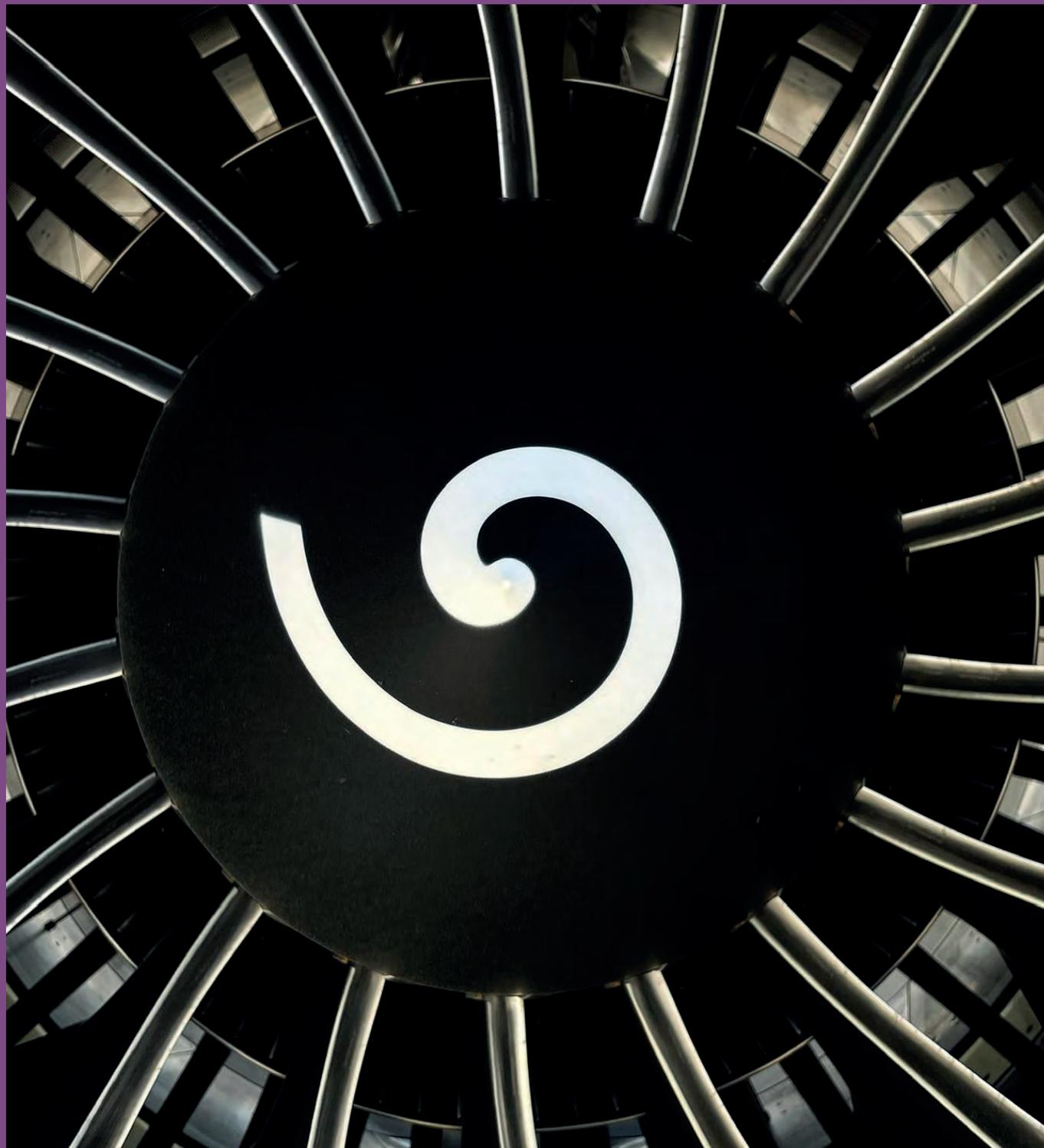
A responsabilidade social corporativa é uma expressão natural da nossa atividade. A nossa missão empresarial assenta na prestação de um serviço de suporte ao transporte aéreo no arquipélago dos Açores, pelo que o desenvolvimento do nosso negócio atende a princípios de serviço público essencial.

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, pois ambos 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 as Políticas Corporativas do Grupo SATA, incentivamos os nossos colaboradores a integrarem todas as ações desenvolvidas no âmbito da Sustentabilidade, da Cidadania e do Voluntariado. Estas políticas e ações desenvolvidas, podem ser encontradas no relatório consolidado que se encontra em [azoresairlines.pt/institucional/investidores](https://azoresairlines.pt/institucional/investidores)

# modelo de governo

- 29 COMPROMISSOS
- 30 MODELO DE GOVERNO
- 33 GESTÃO DO RISCO
- 36 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:** Noé Venceslau Pereira Rodrigues<sup>1</sup>

**Secretária:** 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;
- Apreciação geral da administração e fiscalização da sociedade.

### Reuniões

N.º reuniões: 1

% de participação: 100%

<sup>1</sup> 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

## FISCAL ÚNICO

### 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.

**Fiscal Único:** Catarina Isabel Furtado Pacheco

**Fiscal Único Suplente:** Duarte Félix Tavares Giesta

### Remuneração

A remuneração do Fiscal Único é de 7.730 € pelos serviços de auditoria e revisão legal das contas efetuadas.

## 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: 23  
% 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: 23  
% 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: 22  
% de participação: 96%

### 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 possam advir, sejam de âmbito regional ou nacional. O Conselho de Administração adota uma postura de diálogo com o seu acionista no sentido de assegurar que está a cumprir com o que é a sua missão e a garantir a salvaguarda dos interesses das várias partes envolvidas.

### Recursos humanos

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

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

## Ética e cultura organizacional

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

## RISCOS OPERACIONAIS

### Sistemas de informação

No Grupo SATA, todas as áreas de negócio são suportadas por equipamentos e ferramentas informáticas que funcionam em interfaces definidos para garantir a fiabilidade, a segurança e a disponibilidade da informação de forma adequada. 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 desígnios 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 codeshare, 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](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 (CO<sub>2</sub>), nas taxas de valorização de resíduos, na aplicação de coimas e na necessidade de investimento progressivo para aplicação de soluções ecológicas, incrementando significativamente os custos operacionais.

Com o objetivo de cumprir com os compromissos mundiais para a redução dos impactos ambientais e propor estratégias na organização, aliadas à monitorização permanente dos respetivos indicadores, promovemos a identificação dos riscos e as respetivas medidas de mitigação, assegurando, também, o acompanhamento das metas e dos objetivos definidos. 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, 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 EPD 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.



## **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 potenciadores 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

- 38 INDICADORES CHAVE
- 39 ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO
- 45 EVOLUÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTE AÉREO
- 49 ANÁLISE DOS RESULTADOS
- 53 EVOLUÇÃO DO SEGMENTO DE NEGÓCIO





# indicadores chave

O crescimento do tráfego nos aeroportos dos Açores proporcionou o aumento da nossa atividade. Preparámos a nossa estrutura por forma a corresponder com um serviço fiável e eficiente.



CARGA/CORREIO  
NOS AERÓDROMOS  
(toneladas)

**1.271**

ano 2021: **1.222**  
ano 2020: **1.087**

EBITDA<sup>1</sup>  
(milhares de €)

**-966**

ano 2021: **-255**  
ano 2020: **-641**

MOVIMENTO DE  
PASSAGEIROS NOS  
AERÓDROMOS

**338.657**

ano 2021: **246.397**  
ano 2020: **138.773**

RESULTADO LÍQUIDO  
(milhares de €)

**-511**

ano 2021: **-10**  
ano 2020: **-996**

MOVIMENTO DE  
AERONAVES NOS  
AERÓDROMOS

**7.410**

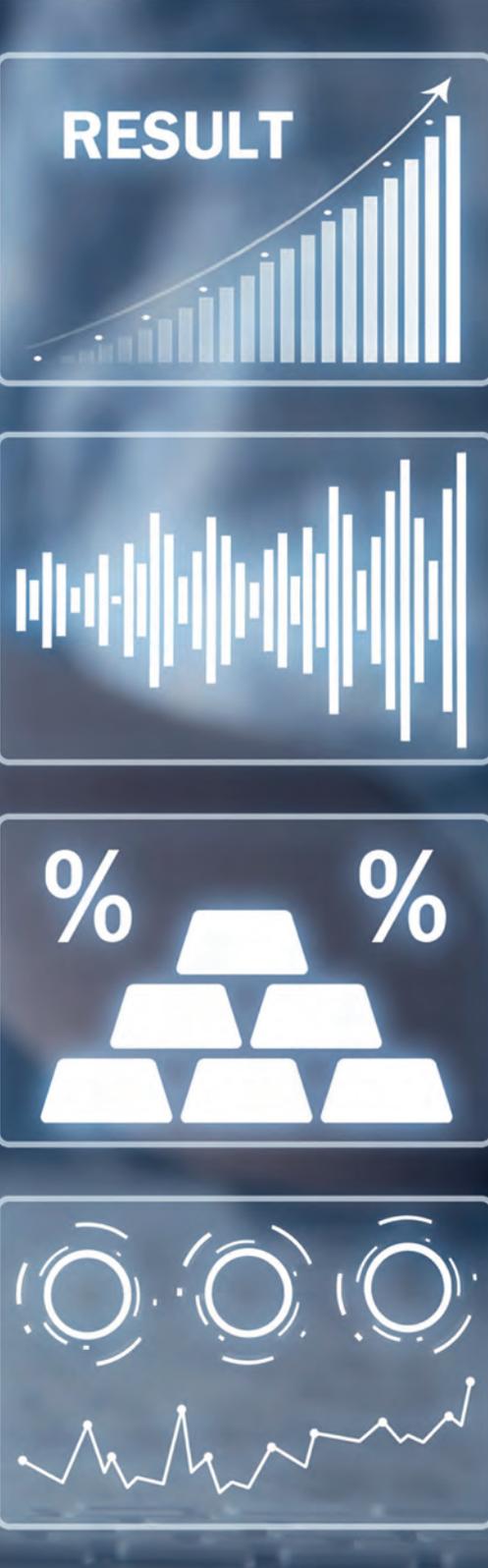
ano 2021: **6.132**  
ano 2020: **4.872**

DÍVIDA LÍQUIDA  
(milhares de €)

**-343**

ano 2021: **-6.167**  
ano 2020: **696**

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



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-19<sup>1</sup>.

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.

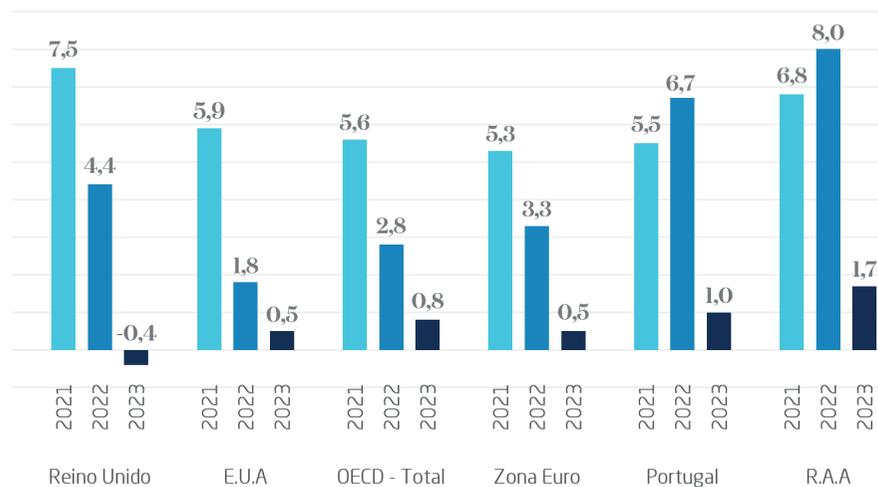
Tendo presente que a Rússia é o terceiro maior produtor e o segundo maior exportador de petróleo a nível mundial, e que cerca de 40% do gás e 30% do petróleo que a União Europeia importa provém da Rússia, a guerra na Ucrânia e as consequentes sanções à Rússia e à Bielorrússia geraram dificuldades no 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.

<sup>1</sup>Fonte: Orçamento de Estado 2023.

## PIB/% var. Homóloga<sup>1</sup>

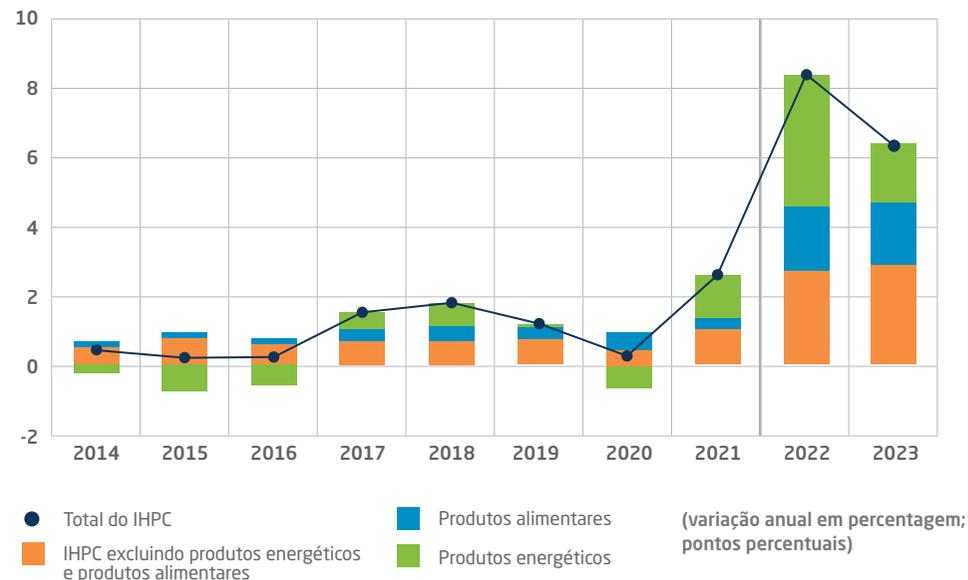


## Tx. Inflação (% var. Anual)<sup>1</sup>



## Inflação medida pelo IHPC na área do euro<sup>2</sup>

decomposição nas principais componentes



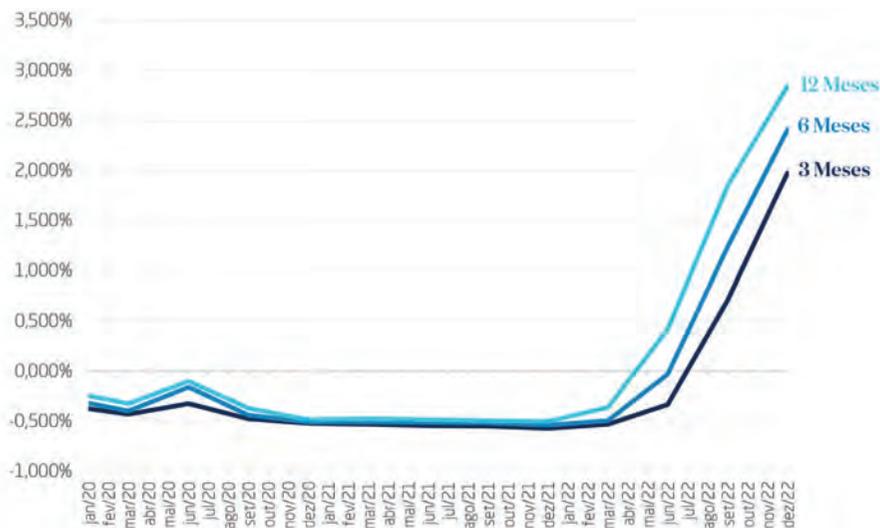
Nota: a linha vertical indica o início do atual horizonte de projeção.

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.

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

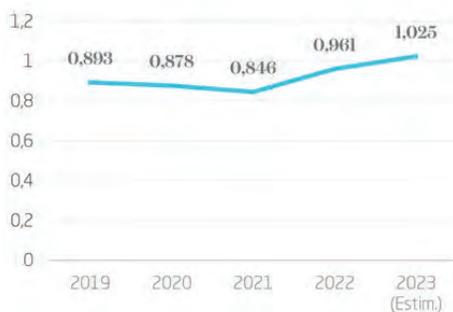
<sup>2</sup> Fonte: Projeções macroeconómicas para a área do euro elaboradas por especialistas do Eurosistema - Dezembro 2022

## Euribor<sup>1</sup>



Em julho, pela primeira vez em 11 anos, o Conselho do Banco Central Europeu (BCE) aumentou as respetivas três taxas de juro diretas 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 diretas, o que consubstancia o maior aumento ocorrido na história do euro. O forte incremento de subida das taxas de juro diretas da área do euro, também contribuiu para travar a forte depreciação do euro face ao dólar, o qual tem evoluído abaixo da paridade com o dólar, tendo atingido, no início de setembro, o nível mais baixo dos últimos 20 anos.

## EUR/USD<sup>2</sup>



<sup>1</sup>Fontes: [www.euribor-rates.eu](http://www.euribor-rates.eu)

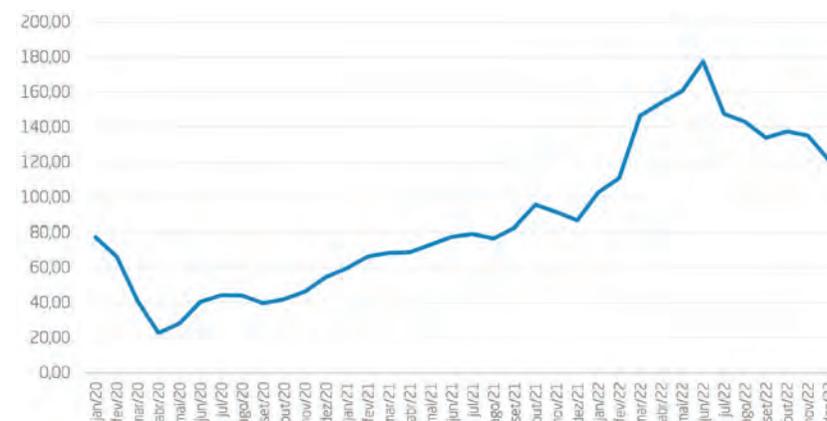
<sup>2</sup>Fontes: Economic Outlook No 112 - November 2022: Nominal exchange rates against US dollar, average of daily rates (oecd.org)

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/barril



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.

# 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 (%)<sup>1</sup>

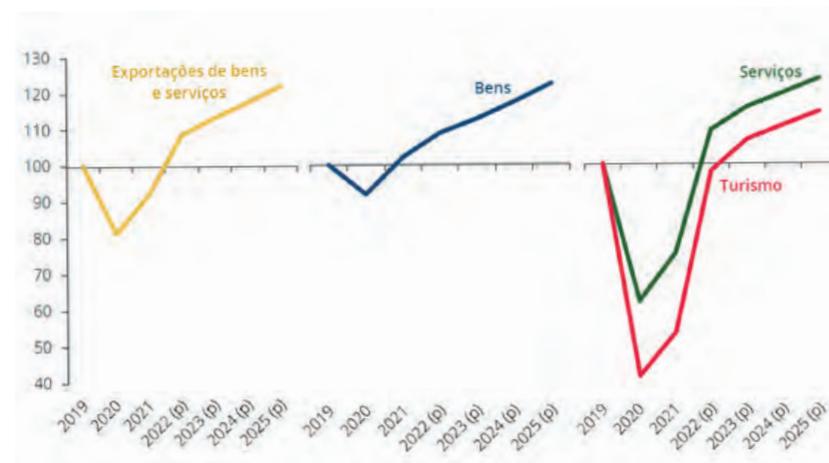
	2021R	2022R	2023E	2024E	2025E
PIB	5,5	6,7	1,8	2	2
Taxa de Desemprego	6,6	6	7	6,9	6,7
IHPC	0,9	8,1	5,5	3,2	2,1

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=100<sup>1</sup>



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.

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

# Economia Regional

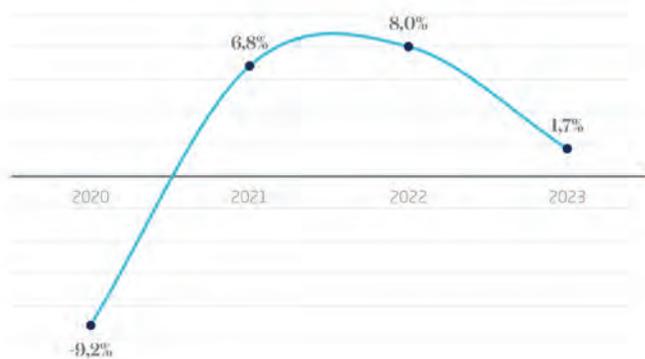
As previsões macroeconómicas para a Região Autónoma dos Açores (R.A.A.) no período de 2022-2023 estão, também, condicionadas pela incerteza decorrente da evolução da situação internacional, nomeadamente em resultado da guerra na Ucrânia e das medidas restritivas implementadas pela China.

A R.A.A. 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.

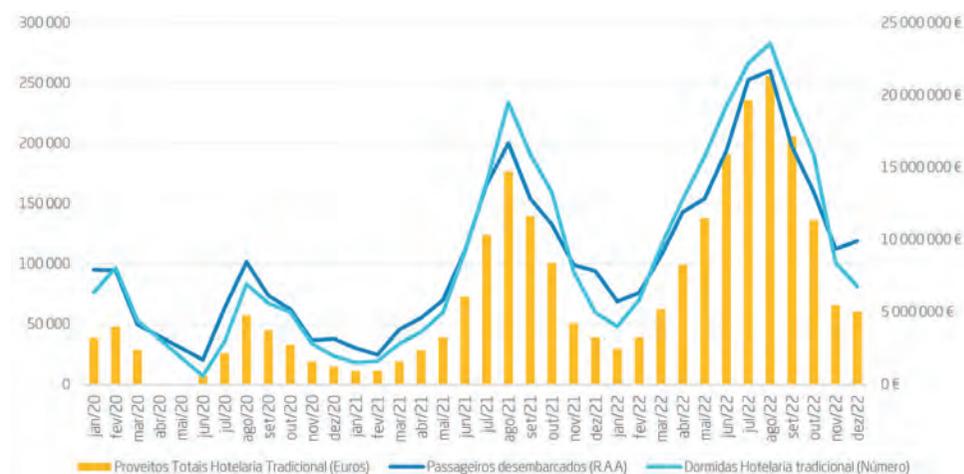
Neste contexto, estima-se que a economia da RAA tenha crescido 6,8% em 2021, 1,3 p.p. acima da média nacional. Sendo 2022 o ano de consolidação da recuperação económica, é expectável que a economia dos Açores cresça 8,0%.

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 (%)<sup>1</sup>



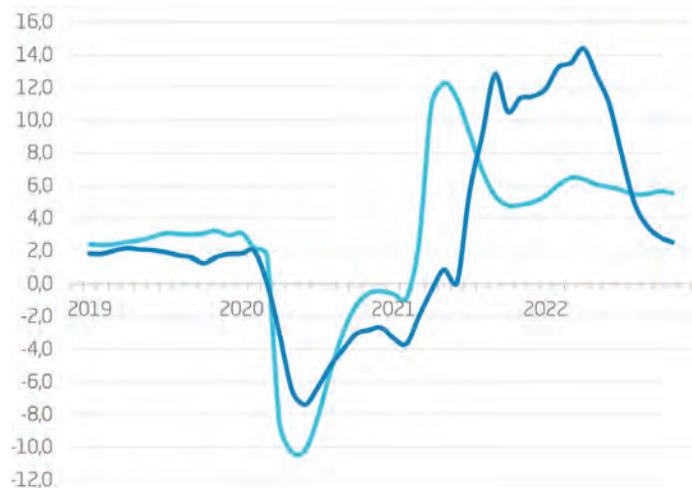
A recuperação económica em 2021 e 2022 está espelhada nos indicadores da atividade económica e do consumo privado. Observando as taxas de variação homóloga, verifica-se que a atividade económica no final de 2021 e no início de 2022 foi sempre superior a 10% em relação aos meses marcados pelas medidas 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).

<sup>1</sup>Fonte: 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)<sup>1</sup>



— 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 (%)<sup>1</sup>



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.

<sup>1</sup>Fonte: 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.

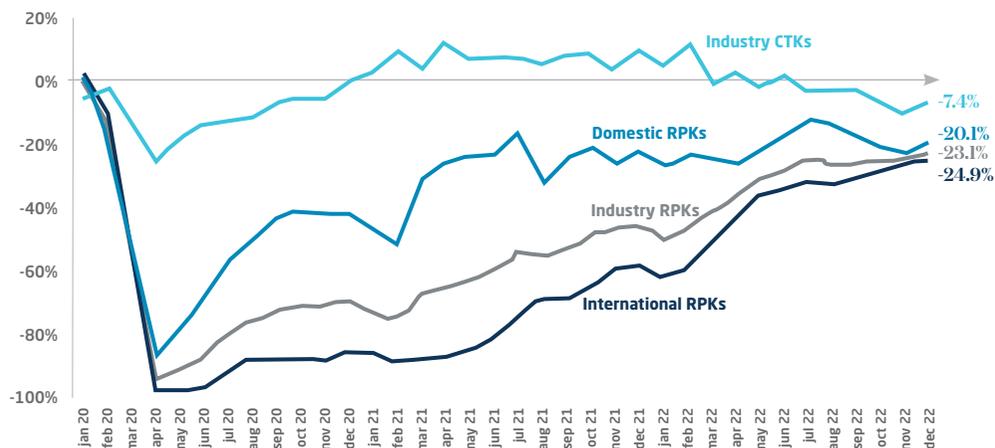
A tendência de crescimento da procura pelo transporte aéreo de passageiros, o desejo e a necessidade de conectividade das pessoas, originou uma resposta efetiva por parte das companhias aéreas, apesar do aumento de custos, a escassez de mão de obra, greves, interrupções operacionais em muitos hubs importantes 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).

RPKs e CTKs do setor, % variação vs. 2019<sup>1</sup>

dezembro 2022 vs dezembro 2019



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

## Matriz de Risco 2023<sup>2</sup>



O transporte aéreo de carga foi o principal destaque na indústria desde o início da pandemia. Após um ano de 2021 excecional, 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.

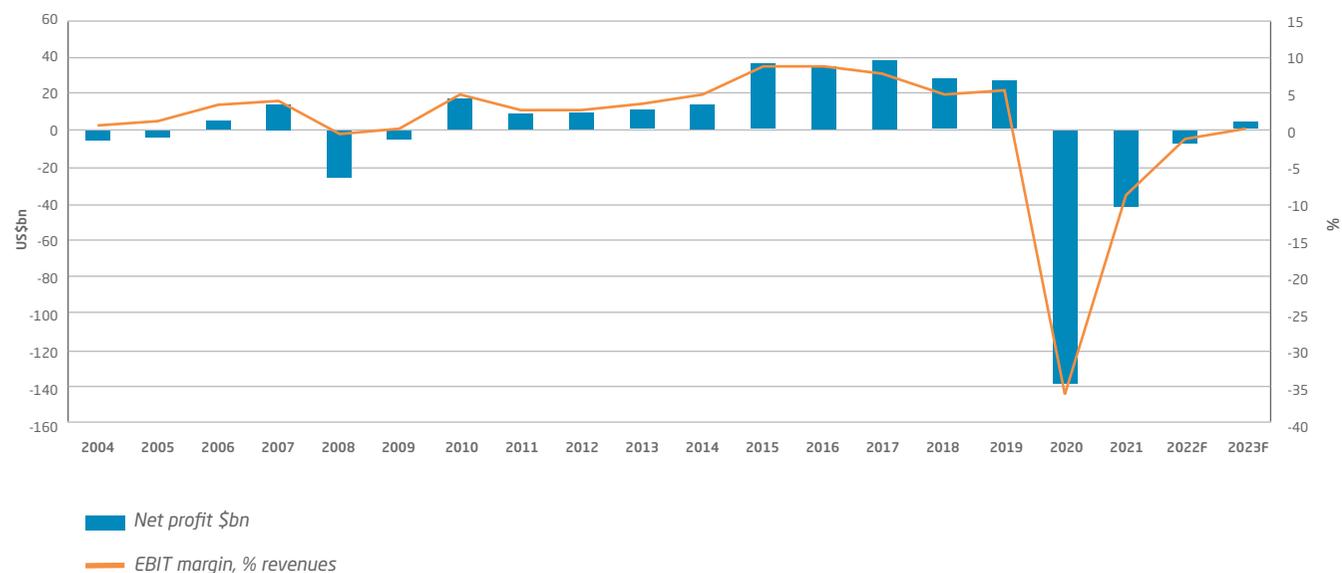
A nível mundial, antevem-se, a curto prazo, vários desafios para a aviação civil, tal como demonstrado na figura acima, como os efeitos de um cenário de guerra na Europa, o aumento do preço dos combustíveis, uma crise inflacionária e o abrandamento do crescimento económico, havendo uma pressão nos custos 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.

<sup>1</sup>Fonte: IATA Monthly Statistics

<sup>2</sup>Fonte: 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 Aviação<sup>1</sup>



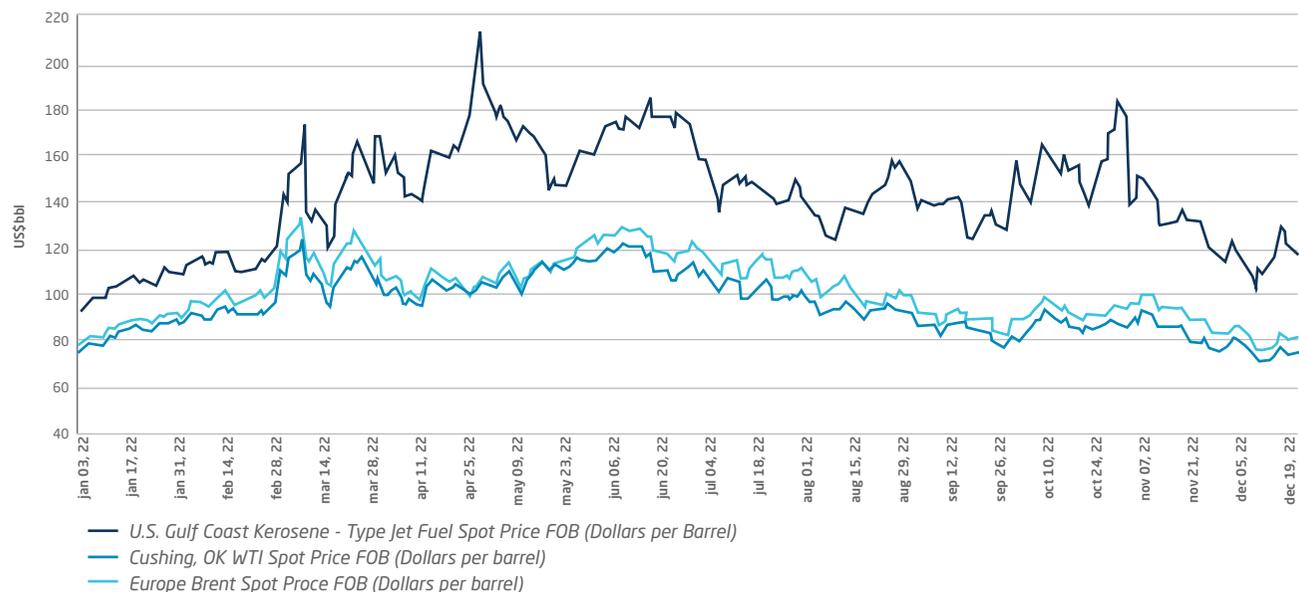
Apesar de globalmente relevante, a recuperação financeira do setor do transporte aéreo apresentou-se geograficamente fragmentada, em linha com o levantamento das restrições à mobilidade.

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.

<sup>1</sup>Fonte: IATA Economics

## Petróleo/Jet Fuel - Preços<sup>1</sup>



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 de Brent, não se refletem nos gastos com combustível das transportadoras. De acordo com dados publicados pela IATA<sup>2</sup>, 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.

# Foco no ESG

## 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
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 na Região Autónoma dos Açores, 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 SATA Gestão de Aeródromos, esta evolução do número de movimentos de aeronaves e passageiros, de 21% e 37%, respetivamente, traduziu-se num aumento de 112 mil euros da rubrica de Prestação de serviços, mais 3% do que no ano anterior e 7% acima do registado no ano de 2019.

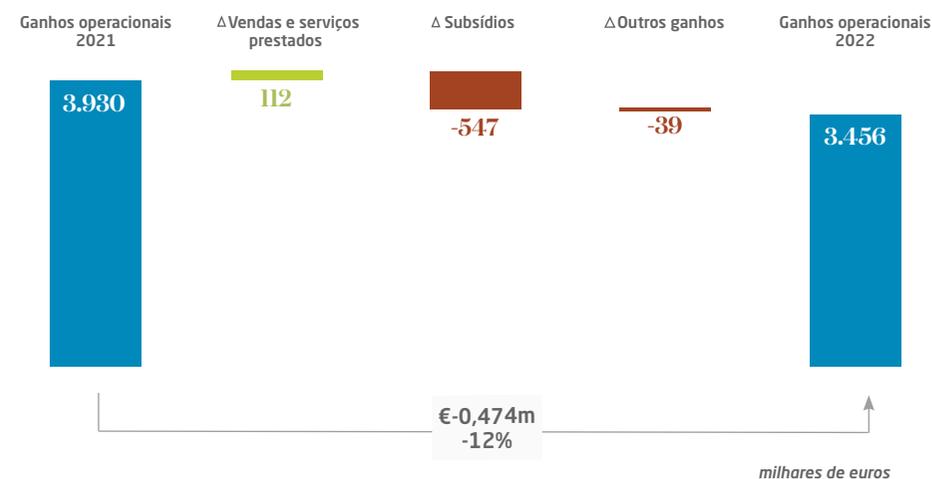
milhares de euros	2022	2021	2019	2022 vs 21	2022 vs 19
<b>Vendas e serviços prestados</b>	3.456	3.344	3.225	3%	7%
<b>Subsídios</b>	0	547	0	-100%	-
<b>Outros ganhos</b>	0	39	0	-100%	-
<b>Ganhos operacionais</b>	<b>3.456</b>	<b>3.930</b>	<b>3.225</b>	<b>-12%</b>	<b>7%</b>

A rubrica de vendas e serviços prestados, mantém-se estável ao longo dos três anos, maioritariamente por via da compensação financeira a receber pela gestão das infraestruturas aeroportuárias nas ilhas do Corvo, Graciosa, Pico, São Jorge e Flores, sendo o remanescente, resultado da cobrança de taxas aeroportuárias diretamente relacionada com o aumento de voos e de passageiros acima mencionado.

A diminuição de 547 mil euros verificada na rubrica de Subsídios, resulta da não repetição

em 2022 do recebimento no âmbito do contrato de concessão de serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil, a título de reposição do reequilíbrio financeiro referente aos anos de 2019 e 2020, de 67 e 480 mil euros, respetivamente.

O valor de 39 mil euros registado em 2021, na rubrica de Outros Ganhos, diz respeito à cobrança de uma sanção a um fornecedor, por incumprimento de condições contratuais, cuja realização não se repete em 2022.



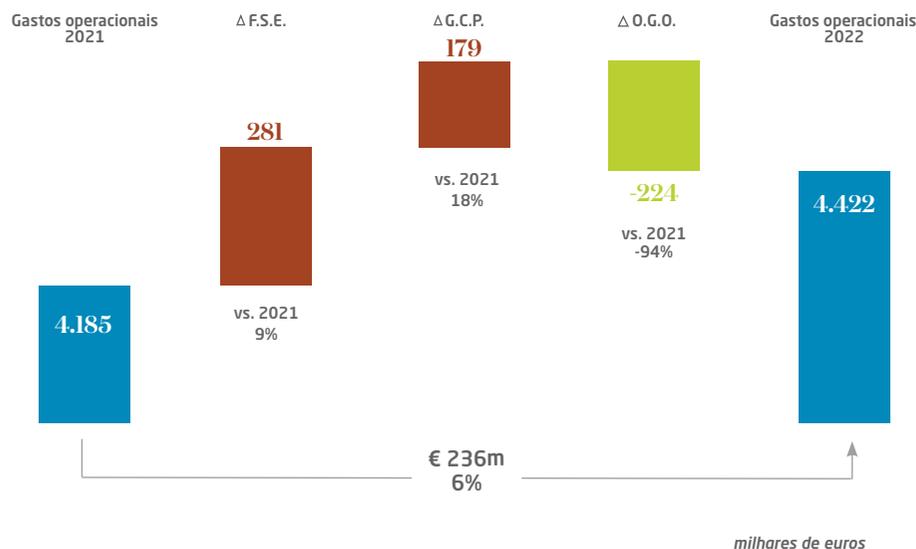
## Gastos Operacionais<sup>1</sup>

O volume de gastos operacionais na SATA Gestão de Aeródromos, apresentou em 2022 um crescimento de 6% comparativamente ao exercício de 2021.

Destaca-se nesta variação, a rubrica de Fornecimentos e Serviços Externos, com um aumento de 9% face ao registado em 2021, maioritariamente por via do aumento dos encargos incorridos pela contratação de serviços de vigilância e segurança nos aeródromos regionais.

A rubrica de Gastos com Pessoal, aumenta face a 2021 cerca de 179 mil euros por via do aumento de efetivos, com a contratação de 6 novos colaboradores.

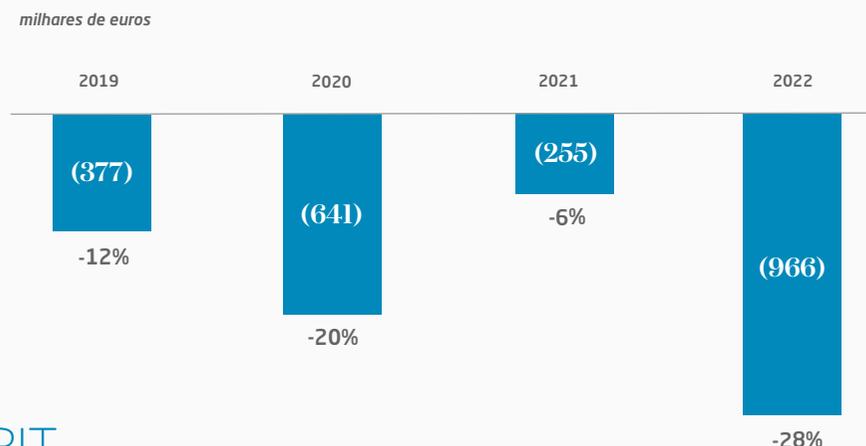
A rubrica de Outros Gastos, foi impactuada em 2021 pela constituição de provisões para um processo administrativo, um gasto não recorrente



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

## EBITDA e Margem EBITDA

A diminuição do volume de Ganhos, associada ao aumento nas rubricas que compõem os Gastos Operacionais, afetou o valor de EBITDA da SATA Gestão de Aeródromos, que em 2022 atinge 966 mil euros negativos, uma deterioração de 710 mil euros, face aos 255 mil euros negativos registados neste indicador em 2021.



## EBIT

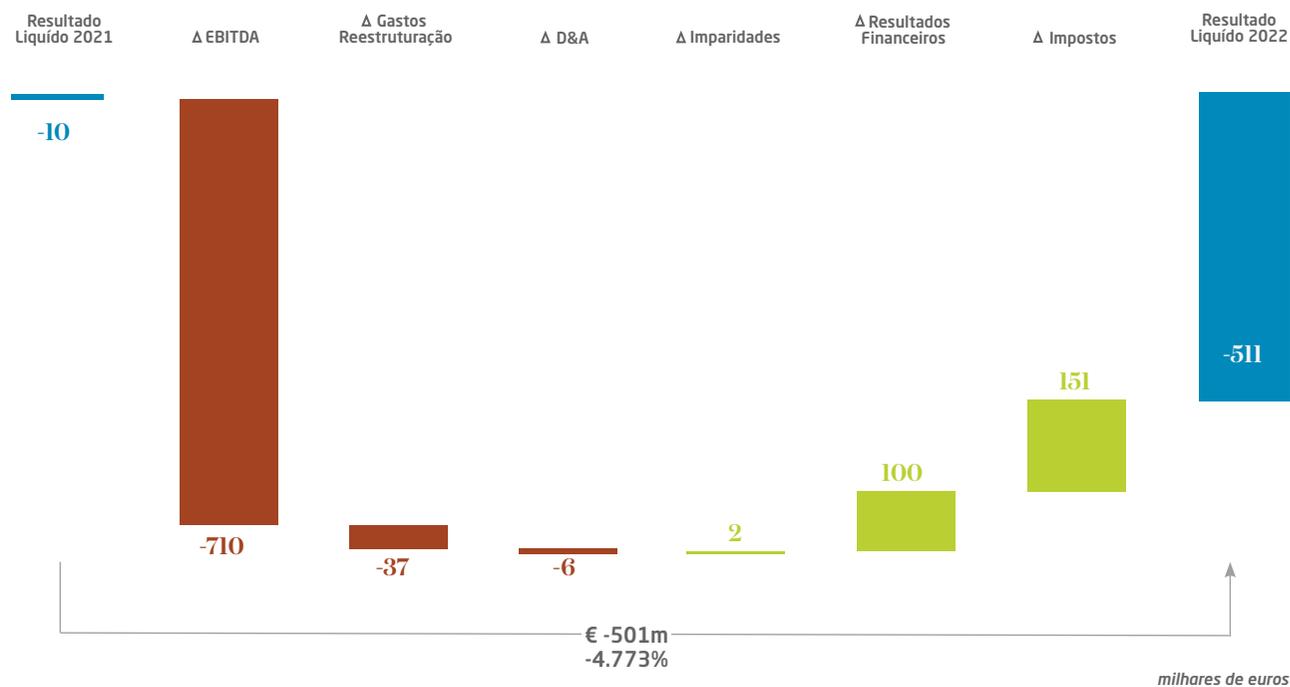
valores em euros	2022	2021	2020	2019
<b>EBITDA</b>	-965.811	-255.338	-641.080	-376.982
<b>Gastos de Reestruturação</b>	-50.212	-13.096	-587.428	0
<b>Gastos/reversões de depreciação e de amortização</b>	-15.968	-9.550	-34.784	-36.172
<b>Imparidades</b>	10.500	8.254	1.337	5.207
<b>EBIT/Resultado Operacional</b>	<b>-1.021.491</b>	<b>-269.730</b>	<b>-1.261.955</b>	<b>-407.947</b>

A rubrica de gastos de reestruturação, correspondente ao valor das responsabilidades da SATA Gestão de Aeródromos com os acordos de reforma antecipada e pré-reforma, bem como o programa de saídas voluntárias lançado em 2021 e estendido a 2022, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA,

assume em 2022 o valor de 51 mil euros. Os gastos com depreciações e amortizações, apresentam em 2022 um aumento de 6 mil euros, decorrente das aquisições efetuadas ao longo do ano, na ordem dos 15 mil euros, nomeadamente, equipamento administrativo, cuja desvalorização por estado de uso se reflete nesta rubrica.

# Resultado Líquido

A SATA Gestão de Aeródromos regista, em 2022, um resultado líquido de 511 mil euros negativos, uma deterioração de 501 mil euros face ao ano de 2021. Esta evolução face ao ano anterior, resulta sobretudo, da deterioração verificada nas rubricas de EBITDA (-710 mil euros) e gastos de reestruturação (-37 mil euros), cujo impacto negativo, é mitigado pela melhoria verificada ao nível dos resultados financeiros do exercício, que comparativamente ao ano anterior, melhoraram cerca de 100 mil euros por via do aumento do montante de juros recebidos, resultantes de empréstimos concedidos intra-grupo para apoio de tesouraria.



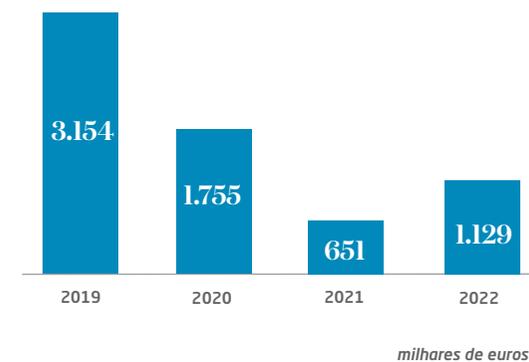
## Dívida Líquida

A SATA Gestão de Aeródromos apresenta uma posição líquida de caixa positiva que, em 2022, reduziu face ao ano anterior, sobretudo por via da redução de caixa e equivalentes, em resultado, sobretudo, do recebimento no final do ano de 2021 de valores em dívida por parte da SATA Air Açores e SATA Internacional – Azores Airlines.



## Fornecedores

O aumento na rubrica de fornecedores, de 651 mil euros em 2021, para 1.129 mil euros em 2022, resulta dos impactos decorrentes do crescimento verificado na atividade operacional da empresa e do aumento generalizado ao nível dos preços ocorrido ao longo de 2022.



## Capital Próprio

A evolução do Capital Próprio em 2022 reflete a incorporação dos resultados líquidos no Capital Próprio da SATA Gestão de Aeródromos, cujo valor era a 31 de dezembro de 2022 de 1.139 mil euros.

# 21%

aumento de movimentos de aeronaves relativamente a 2021

# 37%

aumento de movimentos de passageiros relativamente a 2021

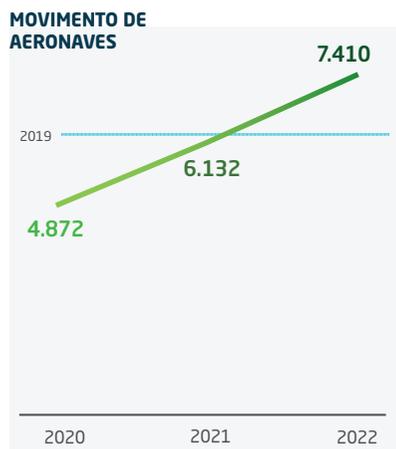
# 4%

aumento de carga e correio manuseados relativamente a 2021



## evolução do segmento de negócio

A SATA Gestão de Aeródromos continuou a registar uma forte recuperação no que diz respeito ao movimento de aeronaves e passageiros, depois de ter visto a sua atividade bastante afetada pela diminuição de passageiros embarcados e desembarcados na região devido à pandemia de covid-19, tendo, em 2022, ultrapassado largamente os números de 2019.



Neste contexto, assinalámos um incremento de movimentos de aeronaves de 21% face a 2021 e de 52% relativamente ao ano de 2020. No que diz respeito ao movimento de passageiros registámos, em 2022, um aumento de 37% em relação a 2021 e de 144%, quando comparado com o ano de 2020.

Quer no respeitante ao número de voos, quer ao número de passageiros, temos o aeródromo da ilha do Pico a destacar-se dos restantes com mais de 80.000 movimentos de passageiros e mais de 1300 movimentos de voos em 2022. Em relação à carga e correio, o ano de 2022 trouxe um aumento do número de toneladas manuseadas, mais 4% e 17% em relação a 2021 e 2020, respetivamente. Durante o ano de 2022, a SATA Gestão de Aeródromos continuou a executar os investimentos aprovados na Resolução de

Conselho de Governo nº 103/2016, de 25 de maio, bem como outros investimentos aprovados por Despachos da Tutela relativos aos Planos de Exploração dos Aeródromos Regionais referentes aos anos de 2017 a 2020. Neste ano, a SGA iniciou, ainda, outros procedimentos de contratação aprovados pela Resolução do Conselho do Governo Nº 197/2021, de 10 de agosto.

Assim, no ano de 2022, destacamos a execução dos seguintes investimentos, que se refletiram numa faturação que totalizou o montante de 1.496.699 € + IVA, distribuída pelas seguintes Infraestruturas Aeroportuárias:

- Aeródromo da Ilha do Pico: 612.101,24 €;
- Aeródromo da Ilha de São Jorge: 140.370,32 €;
- Aeródromo da Ilha do Corvo: 294.001,71 €;
- Aeródromo da Ilha Graciosa: 421.983,61 €;
- Aerogare da Ilha das Flores: 28.241,90 €.

# investimentos

## Aeródromo da Ilha do Pico

- Adjudicado à empresa Marques, S.A. os trabalhos de construção civil para o fornecimento e instalação de equipamentos de Aquecimento, Ventilação e Ar Condicionado (AVAC) na Aerogare do Aeródromo, tendo sido assinado o contrato a 15.12.2022. Este processo terá de ser objeto de fiscalização prévia pelo Tribunal de Contas, pelo que a consignação da obra apenas ocorre depois do contrato ser visado;
- Adjudicada a aquisição de serviços de Planeamento, Coordenação e Fiscalização dos trabalhos de construção civil para o fornecimento e instalação de equipamentos de Aquecimento, Ventilação e Ar Condicionado na Aerogare do Aeródromo;
- Em junho de 2022 foi entregue o projeto de Remodelação da Envoltente da Chapa Metálica da Aerogare da Ilha do Pico;
- Foram lançados dois procedimentos de contratação pública para a execução da empreitada de Remodelação da Envoltente da Chapa Metálica da Aerogare do Aeródromo da Ilha do Pico, tendo os dois concursos ficado desertos. Foi solicitado à Tutela reforço de verba para cabimentação do novo preço base para lançamento desta obra;
- Aquisição de equipamentos de rastreio de bagagem de cabine e de porão e servidores de gestão para o Aeródromo, sendo rececionados e instalados em novembro de 2022;
- Aquisição de serviços de fornecimento e montagem de um novo QGBT de 1000A para o aumento da potência do posto de transformação da Aerogare, bem como o fornecimento e montagem de cabos de potência;
- Adquiridos equipamentos para o Sistema ILS do Aeródromo, bem como foram adjudicados os serviços de suporte para a reposição de spares e reparações relativas ao sistema ILS/DME;
- Na sequência da aprovação do Plano de Investimentos de 2021 foram concluídos diversos fornecimentos e prestação de serviços, designadamente:
  - Trabalhos de construção civil para a sala de formação e respetivo fornecimento de mobiliário;
  - Fornecimento e instalação de pórtilo detetor de metais na zona de cargas;
  - Fornecimento e instalação de bancadas refrigeradoras para o Bar;
  - Fornecimento de bancos para colocação no exterior da Aerogare;
  - Fornecimento de mobiliário diverso para o SSLCI;
  - Fornecimento e instalação de AVAC na zona de acesso ao público do Armazém de Cargas;
  - Fornecimento e substituição da iluminação da Aerogare por sistema LED;
  - Fornecimento e Instalação do Sistema de Tratamento de Água do Reservatório do Aeródromo.
- Em outubro de 2022 foi entregue o Projeto de Remodelação da

Envoltente em Chapa Metálica do SSLCI do Aeródromo;  
- Em dezembro de 2022 foi lançado o procedimento de contratação pública para a execução da empreitada de remodelação da envoltente da chapa metálica do Edifício SSLCI do Aeródromo, tendo o concurso ficado deserto. Será promovida a abertura de novo procedimento em 2023.

## Aeródromo da Ilha de São Jorge

- Adjudicada a aquisição de serviços de elaboração do projeto de Remodelação da Envoltente/Cobertura em Chapa Metálica da Aerogare do Aeródromo;
- Concluídos os trabalhos de construção civil para instalação e implementação do sistema de videovigilância na Aerogare;
- Concluídas as obras de requalificação do muro de contenção ao sistema de drenagem da Cabeceira da Pista 31 do Aeródromo;
- Na sequência da aprovação do Plano de Investimentos de 2021 foram concluídos diversos fornecimentos e prestações de serviços, designadamente:
  - Fornecimento de mobiliário diverso para o SSLCI;
  - Fornecimento e instalação de AVAC no SSLCI.
- Contrato assinado com a Telescan a 30.09.2022 para a aquisição de serviços de manutenção preventiva e corretiva ao sistema VOR/DME (VAP) e respetivos sistemas de Telessinalização e Telecontrolo no Aeródromo para o período de 3 anos.

## Aeródromo da Ilha Graciosa

- Suspensão unilateral dos trabalhos por parte da Veirabar no âmbito da empreitada de construção de uma nova vedação periférica para o Aeródromo em fevereiro de 2021; Processo judicial está a decorrer no Tribunal de Ponta Delgada devido ao pedido de resolução do contrato; Processo que se mantém em contencioso;
- Início dos trabalhos relativos à "Empreitada de Requalificação e Ampliação da Aerogare do Aeródromo da Ilha Graciosa"; Obra consignada a 29.08.2022;
- Trabalhos da empreitada de instalação dos sistemas PAPI e RTIL nas Pistas 09-27 do Aeródromo: Na sequência de uma vistoria à obra (set.2022), resultou uma lista de anomalias que ainda se encontram por resolver; só depois de concluídos estes trabalhos é que a SGA procederá a uma vistoria total para efeitos de receção provisória;
- Na sequência dos danos provocados pelo incêndio no Aeródromo, em 2020, foram concluídos os trabalhos relativos à Empreitada de Recuperação da Área do Armazém de Material Placa do Aeródromo;
- Na sequência da aprovação do Plano de Investimentos de 2021 foram concluídos diversos fornecimentos e prestações de serviços, designadamente:
  - Fornecimento de mobiliário diverso para o SSLCI;
  - Fornecimento e instalação de AVAC no SSLCI.

## Aeródromo da Ilha do Corvo

- Em junho de 2022 foi entregue o Projeto da Empreitada de Ampliação e Remodelação da Aerogare e do Edifício SSLCI do Aeródromo;

- Foi lançado o procedimento de contratação pública para a execução da empreitada de Ampliação e Remodelação da Aerogare e do Edifício SSLCI do Aeródromo, sendo que nenhuma empresa entregou propostas. Assunto que terá de ser objeto de análise pela Tutela;
- Conclusão dos trabalhos de construção de uma garagem para abrigo das novas viaturas de Bombeiros do Aeródromo;
- Fornecimento e instalação de ar condicionado para a garagem do abrigo das novas viaturas de Bombeiros no Aeródromo;
- Na sequência da aprovação do Plano de Investimentos de 2021 foram concluídos diversos fornecimentos e prestações de serviços, designadamente o fornecimento de mobiliário diverso para o SSLCI;
- Adjudicação do fornecimento de uma viatura do tipo "Mini-Van" Elétrica para o Aeródromo da Ilha do Corvo.

## Aerogare da Ilha das Flores

- Na sequência da aprovação do Plano de Investimentos de 2021 foram concluídos diversos fornecimentos e prestação de serviços, designadamente o fornecimento de monitores de Check-in e Sistemas de Informação de Voo para a Aerogare;
- Adjudicados os trabalhos de construção civil para ampliação da sala de embarque da Aerogare.

## Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo e Aerogare da Ilha das Flores

- Aquisição de serviços de fornecimento e instalação de rádios terra-ar para os Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo;
- Fornecimento de microfones remotos para rádios portáteis ATEX para o SSLCI dos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo;
- Contrato assinado com a Siemens a 14.10.2022 para a Aquisição de serviços de manutenção dos transportadores de bagagem dos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge e Graciosa e da Aerogare da Ilha das Flores para o período de 3 anos;
- A decorrer o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção dos sistemas de iluminação de pista;
- A decorrer o contrato relativo à prestação de serviços de manutenção das viaturas de combate a incêndios;
- A decorrer o contrato relativo à prestação de serviços de Manutenção e Assistência Técnica para as Portas Automáticas e Portões seccionados;
- A decorrer o contrato relativo à prestação de serviços de Manutenção e Assistência Técnica para os Sistemas de Segurança;
- A decorrer o contrato relativo à prestação de serviços de Manutenção Preventiva dos Equipamentos Eletromecânicos (sistema de bombagem de combate a incêndios, ETAR, Caixas Retentoras de hidrocarbonetos);
- A decorrer o contrato relativo à prestação de serviços de Controlo de Pragas, Desratização e Desbaratização, nos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge e Graciosa e na Aerogare da Ilha das Flores
- A decorrer o contrato relativo à prestação de serviços de Segurança da Aviação Civil nos Aeródromos das Ilhas do Pico, São Jorge, Graciosa e Corvo.

# aspectos regulamentares

Integrando a SATA Gestão de Aeródromos o Setor Público Empresarial Regional (SPER), com a atividade de exploração, em regime de concessão, do direito de promover e executar o planeamento e a exploração do serviço público de apoio à aviação civil em aeródromos locais, em que tradicionalmente é expressiva a representação sindical, nesta especificidade acompanha a Indústria, sendo relevante a presença e interação com os parceiros sociais.

Dois sindicatos são os interlocutores mais expressivos, designadamente, SINTAC - Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Aviação Civil e SITAVA - Sindicato dos Trabalhadores da Aviação, representativos de todos os trabalhadores do setor. A vertente negocial dos parceiros encontra-se materializada numa convenção coletiva, na forma de Acordo de Empresa (AE), complementado por instrumentos ad hoc (protocolos, entendimentos), aplicáveis aos Técnicos de Operações Aeroportuárias.

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) deste regime.

A via administrativa enunciada, consta das seguintes Portarias:

- **Portarias de Extensão n.º 3/2022, de 24 de fevereiro, do acordo de empresa entre a SATA - Gestão de Aeródromos S.A. e o SINTAC - Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Aviação Civil - Suspensão Parcial (TOA/AITA);**
- **Portaria de Extensão n.º 3/2022, de 24 de fevereiro, do acordo de empresa entre a SATA - Gestão de Aeródromos, S.A. e o SITAVA - Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos - Suspensão Parcial (TOA/AITA).**

- **Acordo de Empresa entre a SATA Air Açores e o SITAVA - Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos (Técnicos de Manutenção de Aeronaves) - Suspensão Parcial, de 23 de dezembro de 2022 (Medidas 2023/2025);**
- **Acordo de Empresa entre a SATA Air Açores e o SITEMA - Sindicato dos Técnicos de Manutenção de Aeronaves - Suspensão Parcial, de 23 de dezembro de 2022 (Medidas 2023/2025).**

Em continuidade do Programa de Pré-reformas, Reformas Antecipadas, e Programa de Rescisões por Mútuo Acordo, foi considerada segunda fase, que finalizou com significativa adesão de colaboradores.

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

## 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.
- **Resolução do Conselho do Governo n.º 185/2022, de 16 de novembro**  
Notas: - Aprova o plano de exploração dos aeródromos regionais apresentado pela SATA - Gestão de Aeródromos, S.A. na qualidade de concessionária, para o ano de 2022.

- **Resolução do Conselho do Governo n.º 153/2022, de 5 de setembro de 2022**

Notas: Subsídio para transporte interilhas de animais de companhia doentes, independentemente do aeródromo ou aeroporto de origem e de destino.

- **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.

- **Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 24/2022/A, de 21 de junho**

Sumário: Ampliação da pista do Aeroporto da ilha do Pico  
Notas: Recomendação - Avançar com todos os trabalhos preparatórios para a concretização do projeto de execução da ampliação da pista do Aeroporto da ilha do Pico, designadamente com um prolongamento para oeste na ordem dos 700 metros.

- **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.

- **Resolução do Conselho do Governo n.º 53/2022, de 1 de abril**

Notas: Estabelece, para o ano de 2022, o subsídio em benefício do passageiro residente na Região Autónoma dos Açores, visando a promoção da coesão social e territorial da Região, à semelhança do subsídio criado pela Resolução do Conselho do Governo n.º 134/2021, de 31 de maio.

- **Resolução do Conselho do Governo n.º 42/2022, de 28 de março de 2022**

Notas: Reconhece a existência de interesse regional no projeto de expansão da pista do aeródromo da ilha do Pico.

- **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.

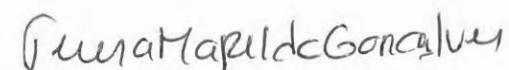
## Aplicação de Resultados

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

Nos termos das disposições em vigor, propõe-se que o Resultado Líquido do Exercício negativo de 511.323 euros seja aplicado em Resultados Acumulados.

Ponta Delgada, 19 de maio 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](http://www.azoresairlines.pt) ou proceda ao envio de um e-mail através do endereço eletrónico [info@sata.pt](mailto:info@sata.pt).



---

# glossário

**AE** Acordo de empresa.

**APCER** Associação Portuguesa de Certificação na certificação da qualidade.

**APAVT** Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo.

**AVAC** Aquecimento, Ventilação e Ar-Condicionado.

**AZEA** Aliança Zero Emissões para a Aviação.

**BCE** Banco Central Europeu.

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

**CE** Comissão Europeia.

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

**CHYLA** Credible Hybrid Electric Aircraft.

**CO<sub>2</sub>** 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.

**EIA** Energy Information Administration.

**EPD** Encarregado de Proteção de Dados.

**ERAA** European Regional Airlines Association.

**ESG** Environmental, Social, and Corporate Governance.

**ETAR** Estação de Tratamento de Águas Residuais.

**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.

**IAE** Indicador de Atividade Económica.

**IATA** International Air Transport Association.

**ICP** Indicador do consumo privado para os Açores.

**IENTVA** Environmental Assessment Program.

**INE** Instituto Nacional de Estatística.

**IFRS** International Financial Reporting Standards.

**IHCP** Índice Harmonizado de Preços do Consumidor.

**ISAC** Instrução de Segurança da Aviação Civil.

**Jet fuel** Combustível para aviões.

**OCDE** Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico.

**ODS** Objectivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas.

**OMS** Organização Mundial de Saúde.

**OMT** Organização Mundial de Turismo.

**OPEP+** Organização dos Países Exportadores de Petróleo.

**ONU** Organização das Nações Unidas.

**PAPI** Precision approach path indicator.

**PIB** Produto Interno Bruto.

**p.p.** Pontos percentuais.

**QGBT** Quadro Geral de Baixa Tensão.

**R.A.A.** Região Autónoma dos Açores.

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

**RTIL** Runway threshold identification light.

**SAF** Sustainable Aviation Fuel.

**Safety** Segurança operacional.

**Security** Segurança contra atos ilícitos.

**SGA** SATA Gestão de Aeródromos.

**SREA** Serviço Regional de Estatística dos Açores.

**SSLCI** Serviço de Socorros e Luta Contra Incêndios.

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

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

**UE** União Europeia.

**VOR/DME** Radio beacon that combines a VHF omnidirectional range (VOR) with a distance-measuring equipment (DME).

---

# anexos ESG

Environmental, social, and  
corporate governance



	2020	2021	2022
<b>EMISSIONES DE CARBONO (tCO<sub>2</sub>)</b>			
TOTAL	414	448	652
Scope 1	44	50	46
Scope 2	370	398	606
<b>COMBUSTÍVEL VIATURAS (LITROS)</b>			
SATA Gestão de Aeródromos	16.128	18.138	16.811
<b>ELETRICIDADE (KWH)</b>			
SATA Gestão de Aeródromos	549.041	590.874	899.163
<b>INTENSIDADE ENERGÉTICA (Gj)</b>			
TOTAL	2.577	2.303	3.863
Combustível	601	675	626
Eletricidade	1.977	2.127	3.237
Energia renovável	0	0	0
<b>RESÍDUOS</b>			
TOTAL RESÍDUOS (T)	-	7,9	8,1
Pico	-	-	3,02
São Jorge	-	-	4,05
Graciosa	-	-	1,03
Resíduos Perigosos	-	7,4	7,6
Resíduos não perigosos	-	0,5	0,5
Valorização (%)	-	49,7	54,3
Eliminação (%)	-	50,7	45,7
<b>ÁGUA (M³)</b>	23.099	17.700	12.485
<b>PAPEL ADQUIRIDO (T)</b>	-	-	0,3
<b>RECLAMAÇÕES E COIMAS</b>	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 – Gestão de Aeródromos, S.A.**

Demonstrações Financeiras  
31 de dezembro de 2022

## Índice

Demonstração da posição financeira.....	4
Demonstração dos resultados.....	5
Demonstração do rendimento integral .....	6
Demonstração da alteração dos capitais próprios.....	7
Demonstração dos fluxos de caixa .....	8
Anexo às demonstrações financeiras.....	9
1. Introdução .....	9
1.1 IMPACTO PANDEMIA COVID-19 .....	13
2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras .....	17
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO.....	17
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES .....	18
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	19
3. Principais políticas contabilísticas.....	19
3.1 CONVERSÃO CAMBIAL.....	19
3.2 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS.....	20
3.3 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS .....	21
3.4 ATIVOS FINANCEIROS .....	21
3.5 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS .....	23
3.6 INVENTÁRIOS .....	23
3.7 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER .....	24
3.8 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA.....	24
3.9 CAPITAL SOCIAL .....	24
3.10 EMPRÉSTIMOS OBTIDOS .....	24
3.11 OUTRAS CONTAS A PAGAR .....	25
3.12 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO .....	25
3.13 PROVISÕES .....	25
3.15 LOCAÇÕES .....	27
3.16 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS .....	29
3.17 CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO AEROPORTUÁRIO.....	29
3.18 RÉDITO .....	30
3.19 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA .....	30
3.20 EVENTOS SUBSEQUENTES.....	31
4. Políticas de gestão de risco financeiro.....	31
4.1 FATORES DO RISCO FINANCEIRO.....	31
4.2 GESTÃO DO RISCO DE CAPITAL.....	33
5. Principais estimativas e julgamentos apresentados.....	34
5.1 PROVISÕES .....	34
5.2 ATIVOS TANGÍVEIS .....	34
5.3 IMPARIDADES .....	34
5.4 BENEFÍCIOS PÓS EMPREGO .....	35

<b>6. Ativos fixos tangíveis.....</b>	<b>36</b>
<b>7. Ativos e passivos por impostos diferidos .....</b>	<b>38</b>
<b>8. Inventários .....</b>	<b>39</b>
<b>9. Clientes.....</b>	<b>39</b>
<b>10. Outras contas a receber .....</b>	<b>40</b>
<b>11. Outros ativos correntes.....</b>	<b>41</b>
<b>12. Imposto sobre o rendimento a receber / pagar .....</b>	<b>42</b>
<b>13. Caixa e equivalentes de caixa.....</b>	<b>42</b>
<b>14. Capital e Reservas.....</b>	<b>42</b>
<b>15. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais.....</b>	<b>43</b>
<b>16. Fornecedores.....</b>	<b>43</b>
<b>17. Outras contas a pagar.....</b>	<b>43</b>
<b>18. Outros passivos correntes.....</b>	<b>44</b>
<b>19. Provisões .....</b>	<b>44</b>
<b>20. Obrigações de benefícios de reforma e outros.....</b>	<b>45</b>
<b>21. Serviços prestados .....</b>	<b>45</b>
<b>22. Subsídios à exploração .....</b>	<b>46</b>
<b>23. Fornecimentos e serviços externos.....</b>	<b>46</b>
<b>24. Gastos com o pessoal .....</b>	<b>47</b>
<b>Gastos de reestruturação.....</b>	<b>47</b>
<b>25. Outros rendimentos e ganhos .....</b>	<b>48</b>
<b>26. Outros gastos e perdas .....</b>	<b>48</b>
<b>27. Gastos e rendimentos financeiros .....</b>	<b>48</b>
<b>28. Imposto do exercício.....</b>	<b>49</b>
<b>29. Contingências.....</b>	<b>49</b>
<b>30. Partes relacionadas.....</b>	<b>50</b>

<b>31. Eventos subsequentes .....</b>	<b>51</b>
---------------------------------------	-----------

## Demonstração da posição financeira

	Nota	2022	2021
<b>Ativo</b>			
<b>Não corrente</b>			
Ativos fixos tangíveis	6	14.842	15.525
Investimentos financeiros		447	447
Ativos por impostos diferidos	7	152.295	-
		<b>167.584</b>	<b>15.972</b>
<b>Corrente</b>			
Inventários	8	1.259	704
Clientes	9	342.570	501.757
Outras contas a receber	10	10.323.803	3.181.324
Outros ativos correntes	11	132.054	8.163
Caixa e equivalentes de caixa	13	366.982	6.167.470
		<b>11.166.668</b>	<b>9.859.419</b>
<b>Total do Ativo</b>		<b>11.334.252</b>	<b>9.875.391</b>
<b>Capital Próprio</b>			
Capital social	14	250.000	250.000
Reservas legais	14	91.557	91.557
Resultados acumulados	14	1.308.522	1.262.282
Resultado líquido do exercício		(511.323)	(10.494)
<b>Total Capital Próprio</b>		<b>1.138.756</b>	<b>1.593.346</b>
<b>Passivo</b>			
<b>Não corrente</b>			
Provisões	19	225.000	225.000
Obrigações de benefícios de reforma e outros	20	598.892	596.444
		<b>823.892</b>	<b>821.444</b>
<b>Corrente</b>			
Empréstimos obtidos	15	-	-
Fornecedores	16	1.128.602	650.820
Outras contas a pagar	17	8.201.634	6.764.617
Imposto sobre o rendimento a pagar	12	3.411	2.342
Outros passivos correntes	18	37.957	42.823
		<b>9.371.604</b>	<b>7.460.602</b>
<b>Total Passivo</b>		<b>10.195.496</b>	<b>8.282.046</b>
<b>Total do Capital Próprio e Passivo</b>		<b>11.334.252</b>	<b>9.875.391</b>

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

## Demonstração dos resultados

	<u>Nota</u>	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Serviços prestados	21	3.455.855	3.344.097
Subsídios à Exploração	22	-	547.117
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	8	(8.332)	(4.935)
Fornecimentos e serviços externos	23	(3.243.829)	(2.962.719)
Gastos com o pessoal	24	(1.164.123)	(984.669)
Provisões (aumentos/reduções)	19	-	(225.000)
Outros rendimentos e ganhos	25	-	38.830
Outros gastos e perdas	26	(5.382)	(8.059)
<b>Resultado operacional (antes gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)</b>		<b>(965.811)</b>	<b>(255.338)</b>
Gastos de reestruturação	24	(50.212)	(13.096)
Gastos/ reversões de depreciação	6	(15.968)	(9.550)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	9	10.500	8.254
<b>Resultado operacional</b>		<b>(1.021.491)</b>	<b>(269.730)</b>
Gastos financeiros	27	(67.515)	(74.264)
Rendimentos financeiros	27	428.828	335.847
<b>Resultados antes de impostos</b>		<b>(660.178)</b>	<b>(8.147)</b>
Imposto sobre o rendimento do exercício	28	148.855	(2.346)
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<b>(511.323)</b>	<b>(10.494)</b>

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

## Demonstração do rendimento integral

	<u>Nota</u>	<u>2022</u>	<u>2021</u>
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<b><u>(511.323)</u></b>	<b><u>(10.494)</u></b>
<b>Outros rendimentos do exercício:</b>			
<b>Itens que não reclassificam por resultados</b>			
Remensurações de planos de benefícios definidos	20	56.733	-
Impacto fiscal		<u>-</u>	<u>-</u>
		<u>56.733</u>	<u>-</u>
<b>Outros rendimentos do exercício - líquidos de imposto</b>		<b><u>56.733</u></b>	<b><u>-</u></b>
<b>Total do rendimento integral do exercício</b>		<b><u>(454.590)</u></b>	<b><u>(10.494)</u></b>

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

## Demonstração da alteração dos capitais próprios

	<u>Nota</u>	<u>Capital social</u>	<u>Reservas legais</u>	<u>Resultados acumulados</u>	<u>Resultado líquido</u>	<u>Total</u>
<b>1 de Janeiro de 2021</b>		250.000	91.557	2.258.054	(995.771)	1.603.840
Resultado líquido do exercício		-	-	-	(10.494)	(10.494)
Aplicação do resultado líquido do exercício	14	-	-	(995.771)	995.771	-
		-	-	(995.771)	985.277	(10.494)
<b>A 31 de dezembro de 2021</b>		<b>250.000</b>	<b>91.557</b>	<b>1.262.282</b>	<b>(10.494)</b>	<b>1.593.345</b>
Resultado líquido do exercício		-	-	-	(511.323)	(511.323)
Remensurações	20	-	-	56.733	-	56.733
Aplicação do resultado líquido do exercício	14	-	-	(10.494)	10.494	-
		-	-	46.239	(500.829)	(454.590)
<b>A 31 de dezembro de 2022</b>		<b>250.000</b>	<b>91.557</b>	<b>1.308.522</b>	<b>(511.323)</b>	<b>1.138.756</b>

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

## Demonstração dos fluxos de caixa

	<b>Nota</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais</b>			
Recebimentos de clientes		6 806 594	8 105 710
Pagamentos a fornecedores		(4 834 794)	(6 122 665)
Pagamentos ao pessoal		(1 124 364)	(989 362)
Pagamentos de rendas de locação de curto prazo e baixo valor		-	(240)
<b>Caixa gerada pelas operações</b>		<b>847 436</b>	<b>993 442</b>
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(2 361)	1 182
Outros recebimentos/pagamentos		(378 649)	(278 120)
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais</b>		<b>466 426</b>	<b>716 504</b>
<b>Fluxos de caixa das actividades de investimento</b>			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(15 285)	(12 929)
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	10	(6 224 719)	
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	10		6 230 053
Juros e rendimentos similares		-	4 105
<b>Fluxos de caixa líquidos das actividades de investimento</b>		<b>(6 240 004)</b>	<b>6 221 229</b>
<b>Fluxos de caixa das actividades de financiamento</b>			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	15	1 700 000	2 250 000
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo		-	
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	15	(1 700 000)	(3 050 000)
Passivos com obrigações contratuais			-
Juros e gastos similares		(26 910)	(77 764)
Juros de passivos com obrigações contratuais		-	-
<b>Fluxos de caixa líquidos das actividades de financiamento</b>		<b>(26 910)</b>	<b>(877 764)</b>
<b>Varição de caixa e seus equivalentes</b>			
Caixa e seus equivalentes no início do exercício	13	6 167 470	107 501
Caixa e seus equivalentes no fim do exercício	13	<b>366 982</b>	<b>6 167 470</b>

## Anexo às demonstrações financeiras

### 1. Introdução

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

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

A crise provocada pela pandemia COVID-19 representou um enorme choque para a economia europeia e mundial, tendo sido o sector da aviação foi 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 Açores<sup>1</sup>;
- a 30 de abril de 2021, uma medida de apoio de 8,1 e 3,8 milhões de Euros, a favor da SATA Internacional e SATA Air Açores, respetivamente, como compensação pelos prejuízos sofridos, entre 19 de março de 2020 e 30 de junho de 2020, em consequência direta das restrições de viagem impostas devido à pandemia de coronavírus<sup>2</sup>;
- a 30 de abril de 2021 aprovou, 122,5 milhões de Euros de apoio adicional à liquidez da SATA Air Açores, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários<sup>3</sup>.
- a 5 de novembro de 2021 aprovou i) uma prorrogação do apoio à liquidez aprovado na decisão de início do procedimento e aumentado e prolongado na decisão de extensão (acima referidos) e ii) que as autoridades portuguesas alterassem a forma do apoio à liquidez, sendo a garantia pública substituída por um empréstimo direto, no montante de 82,5 milhões de euros<sup>4</sup>.
- 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 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 financeiras<sup>5</sup>.

---

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

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

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

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

A SATA Air Açores obteve o auxílio de Estado, também denominado auxílio de emergência, para que fosse possível 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 poderá exceder até ao final do Plano de Reestruturação, racionalizando a sua rede e ajustando-se às previsões mais recentes do transporte aéreo.

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

O 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 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 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 intragrupo 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 SATA, 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 maio 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 Grupo SATA é um agente económico fundamental nos Açores, nomeadamente i) é o transportador de serviço público (100% do transporte aéreo regional gerido pela SATA Air Açores, 100% do serviço público a Portugal continental (OSPs) gerido pela Azores Airlines); ii) é um capacitador chave no turismo (~40% dos passageiros transportados vindos de fora das ilhas vêm pela Azores Airlines); iii) é um facilitador da carga aérea e das exportações (100% da carga aérea dentro das ilhas é gerida pela SATA Air Açores e 2.900 toneladas e > 65% da carga aérea de ou para fora dos Açores<sup>5</sup> é gerida pela Azores Airlines, que transportou em 2019, 1.300+ toneladas de carga, incluindo peixe, correio e equipamento médico); e iv) é uma entidade empregadora de valor acrescentado relevante com cerca de 1.100 colaboradores diretos nos Açores pelo Grupo SATA, dos quais mais de 600 colaboradores especializados (ex.: manutenção, gestão de receitas, comercial, gestão de operações), representando cerca de 10% do emprego total do turismo e cerca de 1% do emprego total dos Açores.

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

- **Otimização da Rede**
  - Otimização das Obrigações de Serviço Público, 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.

---

<sup>5</sup> Quota de mercado da Azores Airlines na primeira metade de 2020, rotas liberalizadas Açores-Continente

- **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

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 operação, com um crescimento dos movimentos de aeronaves de 19% face ao projetado, enquanto que os movimentos de passageiros apresentam uma variação positiva de 15%. No que diz respeito à carga e correio movimentada nos aeródromos os valores registados são 14% superiores ao estimado no Plano de Reestruturação.

## 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 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 Continuidade de 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, 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 em curso, iii) a performance económico-financeira da Empresa, e iv) a 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.

### 1.1.2 Impacto ambiental, social e de governança

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

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

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

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

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

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

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

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

Em termos de Governança "G" o Grupo SATA 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.

### 1.1.3 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 o Grupo SATA não implemente de forma bem-sucedida o seu atual plano de frota e rotas e de eficiências de custos, os resultados do Grupo SATA podem ser negativamente impactados no futuro, o que pode gerar alterações significativas nas estimativas a utilizar no futuro.

### 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 a expectativa de renovação do contrato de concessão e 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 2017, 2020 e 2022, correspondentes a impostos diferidos no montante de 152,3 milhares 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 11 anos.

Para efeitos de projeções de lucros fiscais a partir de 2026 foi considerada uma taxa de crescimento sobre EBITDA de 1,52% ao ano.

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 da Empresa.

## 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 Empresa, com impacto significativo no valor contabilístico dos ativos e passivos, assim como nos rendimentos e gastos do período de reporte. Apesar de estas estimativas 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 em 31 de dezembro de 2022

As 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*
<b>Normas:</b>		
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 rubricas de diferenças de câmbio líquidas

Em 31 de dezembro de 2022 e 2021 Empresa não apresentava saldos em moeda estrangeira.

### 3.2 Ativos fixos tangíveis

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

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

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

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

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

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

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

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

As vidas úteis dos ativos são revistas em cada relato financeiro, para que as depreciações praticadas estejam em conformidade com os padrões de consumo dos ativos. Alterações às vidas úteis são tratadas como uma alteração de estimativa contabilística e são aplicadas prospectivamente.

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

Relativamente ao direito de uso consultar a Nota 3.15.

### 3.3 Imparidade de ativos não financeiros

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

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

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

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

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

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

### 3.4 Ativos financeiros

#### Classificação

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

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

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

#### Instrumentos de dívida

Um ativo financeiro é mensurado ao custo amortizado se (i) é detido para recebimento dos fluxos de caixa contratuais; e (ii) os fluxos de caixa contratuais subjacentes representam apenas o pagamento de

capital e juros. Os ativos enquadráveis nesta categoria são inicialmente reconhecidos ao seu justo valor e subsequentemente mensurados ao seu custo amortizado.

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

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

### **Instrumentos de capital próprio**

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

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

### **Imparidade de ativos financeiros**

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

### Outras contas a receber

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

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

### Outros ativos financeiros

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

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

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

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

### **Desreconhecimento de ativos financeiros**

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

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

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

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

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

### **3.6 Inventários**

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

O custo de aquisição refere-se a todos os custos de compra e outros custos diretos incorridos para colocar os inventários no seu local e na sua condição atual. Por outro lado, o valor realizável líquido é o preço de venda estimado no decurso ordinário da atividade empresarial menos os custos estimados de acabamento e os custos estimados necessários para efetuar a venda.

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

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

### **3.7 Clientes e Outras contas a receber**

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

As perdas por imparidade são registadas tendo por base a experiência de perdas reais ao longo de um período que foi considerado estatisticamente relevante e representativas das características específicas do risco de crédito subjacente, ajustadas de informações prospetivas.

### **3.8 Caixa e equivalentes de caixa**

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

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

### **3.9 Capital social**

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

### **3.10 Empréstimos obtidos**

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

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

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

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

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

### **3.11 Outras contas a pagar**

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

### **3.12 Imposto sobre o rendimento**

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

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

### **Impostos diferidos**

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

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

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

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

### **3.13 Provisões**

As provisões são reconhecidas quando a SATA tem: i) uma obrigação presente legal, contratual ou construtiva resultante de eventos passados; ii) para a qual é mais provável que seja necessário um dispêndio de recursos internos no pagamento dessa obrigação; e iii) o montante possa ser estimado com razoabilidade. Sempre que um dos critérios não seja cumprido ou a existência da obrigação esteja

condicionada à ocorrência (ou não ocorrência) de determinado evento futuro, a Empresa divulga tal facto como um passivo contingente, salvo se a avaliação da exigibilidade da saída de recursos para o pagamento da mesma seja considerada remota.

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

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

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

### **Processos judiciais**

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

### **Provisão para reestruturação**

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

## **3.14 Benefícios aos empregados**

A Empresa concede complementos de pensões de reforma.

### **➤ Benefícios de cessação de emprego**

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

### ➤ Benefícios pós emprego

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

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

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

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

### 3.15 Locações

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Um contrato de locação é modificado e a modificação da locação não é contabilizada como uma locação separada, sendo o passivo da locação remensurado com base no prazo modificado da locação, descontando os pagamentos da locação revistos, usando uma taxa de desconto revista na data efetiva da modificação. A Empresa não realizou nenhum ajuste desta natureza durante os exercícios apresentados.

Os ativos por direito de uso compreendem a mensuração inicial do passivo correspondente, os pagamentos efetuados antes do início da locação e quaisquer custos diretos iniciais, deduzidos dos incentivos recebidos. Os ativos por direito de uso são subsequentemente mensurados pelo custo, deduzido das depreciações e perdas por imparidade acumuladas.

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

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

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

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

### 3.16 Especialização dos exercícios

Os gastos e rendimentos são registados no período a que se referem, independentemente do seu pagamento ou recebimento, de acordo com o princípio contabilístico da especialização dos exercícios. As diferenças entre os montantes recebidos e pagos e os correspondentes créditos e gastos são reconhecidas como ativos ou passivos, se qualificarem como tal.

### 3.17 Concessão de serviço público aeroportuário

Conforme indicado na nota introdutória, a Empresa tem a concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, inicialmente por um período de 10 anos através de contrato assinado a 1 de julho de 2005, renovado por mais 5 anos com efeitos a 2 de julho de 2015, nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e S. Jorge e na Aerogare das Flores. Com a celebração do referido contrato de concessão, não foram transferidos os ativos construídos pela concedente (no caso concreto a Região Autónoma dos Açores) à Empresa, ficando esta, apenas, com a responsabilidade da sua manutenção e exploração, e realização de obras por conta da concedente (as quais apenas são relevadas contabilisticamente, através de uma conta a receber, pois com o termo da concessão, tais obras revertem para a concedente). Este contrato previa duas renovações pelo período de 5 anos cada. Atualmente a SGA está na segunda renovação do contrato, tendo-se esta iniciado a 1 de julho de 2020.

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

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

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

A IFRIC 12 aplica-se a infra-estruturas:

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

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

- i) A concessão é exercida em regime de serviço público, nos aeródromos do Corvo, Graciosa, Pico e S. Jorge e Aerogare das Flores;
- ii) As receitas da concessionária (taxas) são fixadas pelo membro do Governo Regional (concedente), após despacho favorável do membro do Governo Regional;
- iii) A extinção da concessão opera a reversão para a concedente de todos os bens do domínio público e dos demais, ainda que custeados pela concessionária, não podendo esta invocar direito de retenção ou reclamar indemnização; e

- iv) É da responsabilidade da concessionária os encargos com as obras de conservação/ manutenção/ reparação ordinárias dos edifícios e equipamentos, bem como a aquisição de novos equipamentos e outros meios necessários ao normal funcionamento e desenvolvimento dos aeródromos concessionados.

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

### 3.18 Rédito

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

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

### 3.19 Demonstração dos fluxos de caixa

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

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

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

Os fluxos de caixa abrangidos nas **atividades de investimento** incluem, nomeadamente, os recebimentos e pagamentos decorrentes da compra e venda de ativos tangíveis e os empréstimos concedidos a empresas do Grupo SATA.

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

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

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

### 3.20 Eventos subsequentes

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

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 de risco financeiro

### 4.1 Fatores do risco financeiro

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

A gestão de risco da Empresa é controlada pelo departamento financeiro de acordo com políticas aprovadas pelo Conselho de Administração. Nesse sentido, o Conselho de Administração tem definido por escrito os principais princípios de gestão de risco globais, 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.

#### i. Risco de crédito

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

A SATA aplica a abordagem simplificada prevista na IFRS 9 para mensurar as perdas de crédito esperadas, a qual utiliza uma expectativa de perdas esperadas para todas as contas a receber. Para medir as perdas de crédito esperadas, as contas a receber foram agrupadas com base nas características de risco de crédito comuns e 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 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.

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

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

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

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 <i>rating</i></u>	<u>2022</u>	<u>Fonte</u>
A-	335.638	<i>Fitch Ratings</i>
BB+	5.124	<i>Fitch Ratings</i>
BA2	25.751	<i>Moody's</i>
	<u>366.513</u>	

## ii. Risco de liquidez

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

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 Nota 1, 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 366.982 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.

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:

	<b>Menos de 1 ano</b>	<b>Entre 2 a 5 anos</b>
<b>31 de dezembro de 2022</b>		
Fornecedores	1 128 602	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	8 239 591	-
	<b>9 368 193</b>	<b>-</b>
	<b>Menos de 1 ano</b>	<b>Entre 2 a 5 anos</b>
<b>31 de dezembro de 2021</b>		
Fornecedores	650 820	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	6 807 440	-
	<b>7 458 260</b>	<b>-</b>

#### 4.2 Gestão do risco de capital

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

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

Em resultado da pandemia COVID-19, a gestão de capital foi significativamente alterada, passando a depender em larga maioria do Auxílio de Estado.

## 5. Principais estimativas e julgamentos apresentados

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

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

### 5.1 Provisões (Nota 19)

A Empresa analisa de forma periódica eventuais obrigações que resultem de eventos passados e que devam ser objeto de reconhecimento ou divulgação. 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 Ativos tangíveis (Nota 6)

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

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

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

A determinação de uma eventual perda por imparidade pode ser despoletada pela ocorrência de diversos eventos, muitos dos quais fora da esfera de influência da Empresa. As perdas por imparidade podem ser parciais ou totais, sendo que neste último caso o valor do ativo é reduzido a zero.

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

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

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

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

A Empresa assumiu a responsabilidade de pagar aos seus colaboradores pensões de pré-reforma e reforma antecipada, desde que verificadas determinadas condições, nomeadamente para colaboradores que optem por uma situação de pré-reforma, e que tenham uma antiguidade abaixo de 10 anos, entre 10 e 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.

#### **5.5 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.

## 6. Ativos fixos tangíveis

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2022 os movimentos registrados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	<u>Equipamento básico</u>	<u>Ferramentas e utensílios</u>	<u>Equipamento administrativo</u>	<u>Outros ativos fixos tangíveis</u>	<u>Total</u>
<b>1 de janeiro de 2022</b>					
Custo de aquisição	312 609	812	228 747	78 233	620 401
Depreciações acumuladas	<u>(306 516)</u>	<u>(812)</u>	<u>(219 313)</u>	<u>(78 233)</u>	<u>(604 876)</u>
<b>Valor líquido</b>	<b><u>6 093</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>9 434</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>15 525</u></b>
<b>Movimento de 2022</b>					
Adições	1 498	-	13 787	-	15 285
Transferências e abates	-	-	(1 261)	-	(1 261)
Depreciação - exercício	(2 865)	-	(13 103)	-	(15 968)
Depreciação- transf. e abates	-	-	1 261	-	1 261
<b>Valor líquido</b>	<b><u>(1 367)</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>684</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>(683)</u></b>
<b>31 de dezembro de 2022</b>					
Custo de aquisição	314 107	812	241 273	78 233	634 425
Depreciações acumuladas	<u>(309 381)</u>	<u>(812)</u>	<u>(231 157)</u>	<u>(78 233)</u>	<u>(619 583)</u>
<b>Valor líquido</b>	<b><u>4 726</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>10 116</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>14 842</u></b>

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

	<u>Equipamento básico</u>	<u>Ferramentas e utensílios</u>	<u>Equipamento administrativo</u>	<u>Outros ativos fixos tangíveis</u>	<u>Total</u>
<b>1 de janeiro de 2021</b>					
Custo de aquisição	310.601	812	219.609	78.233	609.255
Depreciações acumuladas	<u>(305.127)</u>	<u>(812)</u>	<u>(211.153)</u>	<u>(78.233)</u>	<u>(595.326)</u>
<b>Valor líquido</b>	<b><u>5.474</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>8.456</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>13.929</u></b>
<b>Movimento de 2021</b>					
Adições	2.008	-	9.138	-	11.146
Transferências e abates	-	-	-	-	-
Depreciação - exercício	(1.389)	-	(8.161)	-	(9.550)
Depreciação- transf. e abates	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
<b>Valor líquido</b>	<b><u>619</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>977</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>1.596</u></b>
<b>31 de dezembro de 2021</b>					
Custo de aquisição	312.609	812	228.747	78.233	620.401
Depreciações acumuladas	<u>(306.516)</u>	<u>(812)</u>	<u>(219.313)</u>	<u>(78.233)</u>	<u>(604.876)</u>
<b>Valor líquido</b>	<b><u>6.093</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>9.434</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>15.525</u></b>

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

## 7. Ativos e passivos por impostos diferidos

Em 31 de dezembro de 2022 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:

	<b>Prejuízos fiscais</b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2022</b>	-	-
Constituição/reversão por resultados (Nota 28)	152.295	152.295
<b>Movimento do exercício</b>	<b>152.295</b>	<b>152.295</b>
<b>A 31 de dezembro de 2022</b>	<b>152.295</b>	<b>152.295</b>

### Prejuízos fiscais

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 2017, 2020 e 2022, correspondentes a impostos diferidos no montante de 152,3 milhares de Euros, e para os quais existe, por parte da Empresa, uma perspetiva de recuperação do referido montante, tendo em consideração a expectativa de renovação do contrato de concessão e 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 11 anos.

Para efeitos de projeções de lucros fiscais a partir de 2026 foi considerada uma taxa de crescimento sobre EBITDA de 1,52% ao ano.

Em 31 de dezembro de 2022 os prejuízos fiscais, tendo em consideração a data-limite de utilização, detalham-se conforme segue abaixo:

<b>Exercicio do Prejuízo Fiscal</b>	<b>Prejuizos fiscais a 31 de dezembro de 2022</b>	<b>Ano limite para dedução *</b>
2017	46.232	Sem limite
2020	370.034	Sem limite
2022 (estimativa)	619.753	Sem limite

\* De acordo com o Orçamento de Estado aprovado para o ano de 2023

## 8. Inventários

O detalhe de inventários em 31 de dezembro de 2022 e 2021 é como se segue:

	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Matérias primas/ subsidiárias	1.259	704
<b>Total inventários</b>	<b>1.259</b>	<b>704</b>

O custo dos inventários reconhecidos em 2022 como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 8.332 Euros (em 2021: 4.935 Euros).

## 9. Clientes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2022 e 2021, a decomposição da rubrica de clientes, é como se segue:

	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Clientes	407.762	577.449
	407.762	577.449
Imparidade clientes	(65.192)	(75.692)
<b>Total Clientes</b>	<b>342.570</b>	<b>501.757</b>

A diminuição da rubrica de clientes deve-se essencialmente às faturas emitidas em outubro e novembro de 2021, à Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia ("SRTTE"), no âmbito do serviço previsto no Contrato de Concessão, as quais apenas foram liquidadas no início de 2022.

### Imparidade de Clientes

#### Imparidade clientes

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
<b>A 1 de janeiro</b>	75 692	83 945
Aumentos/Reduções	(10 500)	(8 254)
Utilizações	-	-
<b>A 31 de dezembro</b>	<u>65 192</u>	<u>75 692</u>

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

### 10. Outras contas a receber

No exercício findo em 31 de dezembro de 2022 e 2021, a decomposição da rubrica de outras contas a receber, é como se segue:

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Empresas do Grupo (Nota 30)	9.557.669	2.904.123
DRPFE (Nota 30)	282.487	189.248
Acréscimo de rendimentos (Nota 22)	286.990	66.871
SRTTE (Nota 30)	152.694	-
Outros devedores	43.963	21.082
<b>Outras contas a receber</b>	<u>10.323.803</u>	<u>3.181.324</u>

Em 31 de dezembro de 2022, o aumento do saldo a receber das empresas do Grupo, resulta do efeito conjunto do aumento do valor a receber da SATA Air Açores no montante de 6.330 milhares de Euros e do valor a receber da SATA Internacional no montante de 324 milhares de Euros.

A esta data, o Conselho de Administração da SATA Gestão de Aeródromos, em articulação com o seu acionista maioritário, encontra-se a avaliar a recuperabilidade do saldo a receber da SATA Internacional no montante de 1.159 milhares de euros, e o saldo a receber da SATA Air Açores no montante de 8.399 milhares de euros em 31 de dezembro de 2022, no âmbito da reestruturação societária em curso do Grupo SATA prevista no âmbito do Plano de Reestruturação Aprovado em 7 de junho de 2022. Por conseguinte, as presentes demonstrações financeiras não refletem qualquer eventual perda por imparidade destas contas a receber que possa decorrer da conclusão desta avaliação. Esta avaliação apenas poderá ser finalizada após a conclusão da reorganização societária em curso (Nota 1).

O valor a receber da Secretaria Regional dos Transportes e Obras Públicas ("SRTTE") no montante de 152.694 Euros respeita a um incidente nas instalações dos aeródromos a ser suportado pela SRTTE.

Afetos à concessão, encontram-se, ainda, registados 282.487 Euros a receber da Direção Regional de Planeamento e Fundos Estruturais ("DRPFE") relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais (valor ascendia a 189.248 Euros em 2021). Adicionalmente, relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais encontra-se registado um valor a pagar à SRTTE no montante de 7.786.774 Euros (6.453.125 Euros em 2021). Ver Nota 17.

Em 31 de dezembro de 2022 e 2021, os serviços de construção e melhoramentos dos aeródromos regionais, com base nos valores previstos no protocolo celebrado entre a SRTTE e a Empresa, e os respetivos valores incorridos, recebidos e por receber/pagar, incluindo a receber da DRPFE, detalham-se como segue:

Ilha	2022			
	Total previsto por protocolo	Total executado	Total recebido	A pagar
Pico	14 494 943	10 268 085	(12 772 422)	(2 504 337)
S. Jorge	33 456 270	30 959 092	(32 923 130)	(1 964 038)
Flores	968 877	769 632	(888 917)	(119 285)
Corvo	10 567 044	5 867 988	(6 863 132)	(995 144)
Graciosa	25 015 330	6 513 550	(8 435 276)	(1 921 726)
	<b>84 502 464</b>	<b>54 378 347</b>	<b>(61 882 877)</b>	<b>(7 504 530)</b>

Ilha	2021			
	Total previsto por protocolo	Total executado	Total recebido	A pagar
Pico	13.958.570	9.633.698	(11.892.922)	(2.259.224)
S. Jorge	33.070.349	30.813.194	(31.924.207)	(1.111.013)
Flores	968.877	739.127	(888.917)	(149.790)
Corvo	10.567.044	5.572.758	(6.668.965)	(1.096.207)
Graciosa	24.720.540	6.083.467	(7.731.110)	(1.647.643)
	<b>83.285.380</b>	<b>52.842.244</b>	<b>(59.106.121)</b>	<b>(6.263.877)</b>

## 11. 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	23.716	8.163
Estado e Outros Entes Públicos - IVA	<u>108.338</u>	<u>-</u>
<b>Outros ativos correntes</b>	<b><u>132.054</u></b>	<b><u>8.163</u></b>

## 12. 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	-	-
Retenções na fonte	-	5
Estimativa de IRC (Nota 28)	<u>(3.411)</u>	<u>(2.346)</u>
<b>Total</b>	<b><u>(3.411)</u></b>	<b><u>(2.342)</u></b>

## 13. 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	470	1 050
Depósitos à ordem	341.512	6.141.420
Depósitos a prazo	<u>25.000</u>	<u>25.000</u>
<b>Caixa e equivalentes de caixa</b>	<b><u>366.982</u></b>	<b><u>6.167.470</u></b>

A variação de caixa e seus equivalentes, deve-se ao recebimento de valores em dívida por parte da SATA Air Açores e da SATA Internacional no final de 2021.

## 14. Capital e Reservas

### Capital Social

Em 31 de dezembro de 2022 e 2021, o capital social da Empresa, encontrava-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 50.000 ações com o valor nominal de 5 euros cada, totalmente detido pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.

### Reservas legais

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

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

A 31 de dezembro de 2022 e 2021 a reserva legal encontra-se totalmente constituída de acordo com a legislação comercial em vigor.

### Resultados acumulados

Por deliberação da Assembleia Geral da Empresa, o resultado líquido negativo do exercício findo a 31 de dezembro de 2021, no montante de 10.494 Euros, foi transferido para a rubrica de resultados acumulados na sua totalidade.

## 15. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais

### Empréstimos obtidos

Em 2022, a Empresa utilizou valor disponível de uma conta-corrente caucionada, no montante de 1,7 milhões de euros.

## 16. 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	1.128.299	650.518
Faturas em receção e conferência	303	303
	<u>1.128.602</u>	<u>650.820</u>

A rubrica de fornecedores aumentou devido ao aumento dos gastos da atividade da Empresa.

## 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:

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
SRTTE (Notas 10 e 30)	7.786.774	6.453.125
Outros acréscimos de gastos	219.598	183.682
Remunerações a liquidar	131.851	92.092
Empresas do Grupo (Nota 30)	23.967	-
Outros	39.444	35.718
<b>Total outras contas a pagar</b>	<b><u>8.201.634</u></b>	<b><u>6.764.617</u></b>

A 31 de dezembro de 2022 e 31 de dezembro de 2021, a Empresa apresenta um montante a pagar à SRTTE, pelo facto do montante recebido no âmbito dos serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais ter sido superior ao montante executado (Nota 10).

A rubrica de remunerações a liquidar respeita maioritariamente a férias e subsídio de férias a pagar em 2023.

## 18. Outros passivos correntes

Em 31 de dezembro de 2022 e 2021, o detalhe da rubrica de outros passivos correntes é como segue:

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
<b>Estado e Outros Entes Públicos</b>		
Imposto sobre o rendimento singular	10.880	9.621
Segurança social	24.854	29.366
Estado e Outros Entes Públicos - IVA	-	3.461
Outros	2.223	374
<b>Total outros passivos correntes</b>	<b><u>37.957</u></b>	<b><u>42.823</u></b>

## 19. Provisões

No decurso dos exercícios de 2022 e 2021 realizaram-se os seguintes movimentos nas rubricas de provisões:

	<u>Processos judiciais</u>	<u>Processos judiciais</u>
	<u>2022</u>	<u>2021</u>
<b>A 1 de janeiro</b>	225.000	-
Dotação/Redução	-	225.000
Utilização	-	-
<b>A 31 de dezembro</b>	<b><u>225.000</u></b>	<b><u>225.000</u></b>

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

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

## 20. Obrigações de benefícios de reforma e outros

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

Em 2022, fruto da revisão do valor de pré-reforma de um colaborador, a Empresa registou um aumento da responsabilidade de 50.212 Euros, parcialmente compensado pela revisão da taxa de desconto (de 1% para 3,75%).

## 21. Serviços prestados

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

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
<b>Prestação de serviços</b>		
Taxas aeroportuárias	1.907.630	1.093.633
Serviços de gestão	1.548.226	2.250.464
<b>Total prestação de serviços</b>	<b><u>3.455.855</u></b>	<b><u>3.344.097</u></b>

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

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

Adicionalmente, a SATA tem direito à reposição do equilíbrio financeiro<sup>7</sup> caso se verifiquem: 1) imposições de alterações do contrato de concessão, por ato unilateral da Concedente, fundadas em razões de interesse pública e devidamente fundamentadas; 2) a ocorrência de alterações anormais e imprevisíveis das condições em que se baseou a Proposta, desde que resulte um substancial aumento de encargos; 3) a ocorrência de casos de força maior que impossibilite ou torne excessivamente oneroso o cumprimento das obrigações da Concessionária. Ver Nota 22.

<sup>6</sup> Cf. previsto no n.º 3 da Cláusula 13.<sup>a</sup> do Caderno de Encargos.

<sup>7</sup> Cf. cláusula 21.<sup>a</sup> do Caderno de Encargos.

## 22. Subsídios à exploração

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

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
<b>Subsídios à exploração</b>		
Reequilíbrio Financeiro 2019	-	480.246
Reequilíbrio Financeiro 2020	-	66.871
	<u>-</u>	<u>547.117</u>

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

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

## 23. Fornecimentos e serviços externos

O detalhe dos custos com fornecimentos e serviços externos incorridos nos exercícios de 2022 e 2021 é como segue:

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Vigilância e segurança	1.919.871	1.664.698
Cedência de pessoal	422.127	297.513
Conservação e reparação	279.053	352.287
Limpeza, higiene e conforto	162.358	181.041
Eletricidade	126.922	104.526
Honorários e serviços especializados	72.852	120.918
Seguros	68.937	61.619
Taxas de tráfego	61.000	61.000
Comunicações	32.128	16.541
Combustíveis	28.329	23.265
Outros fluídos	25.719	20.127
Água	18.291	17.556
Deslocações e estadas	15.468	19.148
Outros	10.774	22.480
	<u>3.243.829</u>	<u>2.962.719</u>

Os fornecimentos e serviços externos são a maior componente dos gastos operacionais da Empresa, representando em 2022 cerca de 73% (71% em 2021) do total dos gastos operacionais (excluindo gastos de reestruturação e amortizações).

## 24. Gastos com o pessoal

Os custos com pessoal, incorridos durante o exercício de 2022 e 2021, foram como segue:

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Remunerações		
Pessoal	853.305	732.585
<b>Sub-total</b>	<b>853.305</b>	<b>732.585</b>
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	188.477	163.714
Outros	122.341	88.370
<b>Sub-total</b>	<b>310.818</b>	<b>252.084</b>
<b>Gastos com o pessoal</b>	<b>1.164.123</b>	<b>984.669</b>

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

## 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	50.212	13.096
<b>Total</b>	<b>50.212</b>	<b>13.096</b>

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.

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 587.428 Euros. Em 2021, fruto da adesão de um colaborador ao programa de pré-reforma, a Empresa registou um aumento desta responsabilidade parcialmente compensado pela revisão da taxa de desconto (de 0,75% para 1%) em 13.096 Euros. Em 2022, fruto da revisão do valor de pré-reforma de um colaborador, a Empresa registou um aumento da responsabilidade de 50.212 Euros, parcialmente compensado pela revisão da taxa de desconto (de 1% para 3,75%), registada em resultados acumulados.

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

## 25. Outros rendimentos e ganhos

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

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Rendimentos suplementares	-	38.830
<b>Total Outros rendimentos e Ganhos</b>	<b>-</b>	<b>38.830</b>

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

## 26. Outros gastos e perdas

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

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Impostos	4.668	7.478
Outros	714	581
<b>Total outros gastos e perdas</b>	<b>5.382</b>	<b>8.059</b>

## 27. Gastos e rendimentos financeiros

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

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
<b>Gastos financeiros</b>		
Juros de empréstimos obtidos	26.910	38.874
Comissões, taxas e outros	40.605	35.391
	<b>67.515</b>	<b>74.264</b>
<b>Rendimentos financeiros</b>		
Juros obtidos (Nota 30)	428.828	331.742
Outros	-	4.105
	<b>428.828</b>	<b>335.847</b>

Os juros obtidos decorrem do débito de juros às empresas do Grupo, SATA Internacional e SATA Air Açores, por conta de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros durante o exercício a taxas normais de mercado (Nota 30).

## 28. 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 12)	(3.411)	(2.346)
Imposto diferido (Nota 7)	152.295	-
Excesso/(insuficiência) estimativa imposto	<u>(29)</u>	<u>-</u>
<b>Imposto sobre o rendimento</b>	<b><u>148.855</u></b>	<b><u>(2.346)</u></b>

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

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Resultado antes de imposto	(660.178)	(8.147)
Taxa de imposto	14,7%	14,7%
	<b><u>(97.046)</u></b>	<b><u>(1.198)</u></b>
Tributação autónoma	3.411	2.346
Excesso/(insuficiência) estimativa imposto	(29)	-
Imposto diferido de Prejuízos Fiscais de anos anteriores	(61.191)	-
Benefícios fiscais	516	516
Diferenças permanentes	-	-
Diferenças temporárias sem imposto diferido	<u>5.485</u>	<u>682</u>
<b>Imposto s/ rendimento</b>	<b><u>(148.855)</u></b>	<b><u>2.346</u></b>
<b>Taxa efetiva de imposto</b>	<b>22,5%</b>	<b>-28,8%</b>

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	<u>14,70%</u>	<u>14,70%</u>
	<b><u>14,70%</u></b>	<b><u>14,70%</u></b>

## 29. Contingências

### Garantias bancárias

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

<b>Beneficiário</b>	<b>Início</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Secretaria Regional Economia	30-06-2005	512.611	696.537
		<b>512.611</b>	<b>696.537</b>

As garantias prestadas à Secretaria Regional da Economia foram efetuadas ao abrigo do Contrato de Concessão, tendo sido o seu valor foi atualizado, correspondendo a 3% do montante contratualizado.

### Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2022 e 2021, a Empresa não apresenta ativos ou passivos contingentes passíveis de divulgação.

### 30. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2022 e 2021, a Empresa é controlada pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. que detém 100% do capital da empresa. O último acionista do Grupo SATA é a Região Autónoma dos Açores.

#### Saldo e Transações entre partes relacionadas

Os saldos e transações, com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2022 e 2021, são como segue:

	<b>2022</b>	<b>2021</b>
<b>Outras contas a receber (Nota 10)</b>		
SATA Air Açores	8.399.013	2.069.472
SATA Internacional	1.158.656	834.651
SRTTE	152.694	
DRPFE	282.487	189.248
	<b>9.992.850</b>	<b>3.093.371</b>
	<b>2022</b>	<b>2021</b>
<b>Outras contas a pagar (Nota 17)</b>		
SATA Air Açores	23.893	-
SATA Internacional	74	-
SRTTE	7.786.774	6.453.125
	<b>7.810.741</b>	<b>6.453.125</b>

Afetos à concessão, encontram-se, ainda, registados 282.487 Euros a receber da DRPFE relativos a serviços de construção e melhoramento dos aeródromos regionais (valor ascendia a 189.248 Euros em 2021).

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
<b>Serviços prestados</b>		
Sata Air Açores	532.377	208.593
Sata Internacional	<u>169.286</u>	<u>119.339</u>
	<b><u>701.663</u></b>	<b><u>327.932</u></b>
 <b>Compras de serviços</b>		
SATA Air Açores	192.060	162.010
SATA Internacional	<u>291.067</u>	<u>200.270</u>
	<b><u>483.127</u></b>	<b><u>362.280</u></b>
 <b>Rendimentos financeiros (Nota 27)</b>		
SATA Air Açores	364.230	286.767
SATA Internacional	<u>64.598</u>	<u>44.975</u>
	<b><u>428.828</u></b>	<b><u>331.742</u></b>

Em 31 de dezembro de 2022, os valores a receber da SATA Internacional e SATA Air Açores no montante de 9.557.669 Euros (valor ascendia a 2.904.123 Euros em 2021), resultam de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, acrescidos de juros que se venceram a taxas normais de mercado.

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

### 31. Eventos subsequentes

#### 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



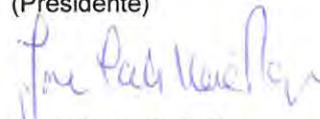
Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



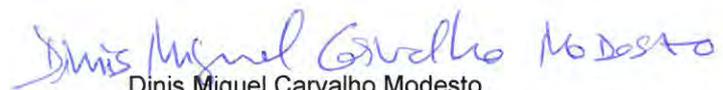
Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves

(Presidente)



José Carlos Laia Roque

(Administrador)



Dinis Miguel Carvalho Modesto

(Administrador)

**Sócios**

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

**RELATÓRIO E PARECER DO FISCAL ÚNICO**  
**EXERCÍCIO DE 2022**



Senhor Acionista:

No cumprimento do disposto na alínea g) do n.º 1 do Artigo 420.º do Código das Sociedades Comerciais, vimos apresentar o nosso Relatório e dar Parecer sobre o relatório de gestão, contas e proposta de aplicação do resultado que nos foram apresentados pelo Conselho de Administração da SATA - Gestão de Aeródromos, S.A., relativos ao exercício de 2022.

- 1- No desempenho das funções de fiscalização que nos estão cometidas, acompanhámos, ao longo do exercício de 2022, a atividade da empresa, através da informação contabilística e de contactos estabelecidos com a administração e serviços.
- 2- De acordo com o n.º 1 do Artigo 452.º do Código das Sociedades Comerciais, apreciamos o relatório de gestão e as contas do exercício.

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

**PARECER**

que a Assembleia Geral aprove:

- a) O relatório de gestão e as contas do exercício findo em 31 de Dezembro de 2022;
- b) A proposta de aplicação do resultado constante do relatório de gestão.

**Sócios**

Duarte Félix Tavares Giesta (ROC nº 520)

Catarina Isabel Furtado Pacheco (ROC nº 1365)

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

Ponta Delgada, 23 de maio de 2023

O FISCAL ÚNICO



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

**Sócios**

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

**CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS**



**RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS**

**Opinião com reservas**

Auditámos as demonstrações financeiras anexas de SATA – Gestão de Aeródromos, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2022 (que evidencia um total de 11.334.252 euros e um total de capital próprio de 1.138.756 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 511.323 euros), a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e o anexo às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos da matéria apresentada na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira de SATA – Gestão de Aeródromos, S.A. em 31 de dezembro de 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 na nota 10 do anexo contendo as notas explicativas, encontra-se em curso uma reorganização societária do Grupo SATA nos termos do Plano de Reestruturação aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022. Consequentemente, encontra-se a ser preparada, a esta data, pelo Conselho de Administração da Entidade, em articulação com o seu acionista, uma análise de recuperabilidade sobre os saldos a receber da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. no montante 8.399 milhares de euros e da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. no montante de 1.159 milhares de euros, pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2022 não refletem os impactos da referida análise. Tendo em consideração o acima exposto, consideramos que a rubrica de outras contas a receber encontra-se sobreavaliada por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança, com referência a 31 de dezembro de 2022.

**Sócios**

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



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

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

**Incerteza material relacionada com a continuidade**

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.1.1 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2022 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração a aprovação do Plano de Reestruturação pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, o processo de reestruturação societária em curso, a performance económico-financeira da Empresa, bem como a obtenção de suporte financeiro do acionista e/ou a capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Desta forma, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez da SATA – Gestão de Aeródromos, S.A. se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses.

Realçamos que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da realização dos empréstimos concedidos à SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A., no montante de 8.399 milhares de euros, os quais serão transferidos para a SATA Holding, S.A. nos termos da reestruturação societária em curso do Grupo SATA e (ii) do cumprimento do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia em 7 de junho de 2022.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.1 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.

A nossa opinião não é modificada em relação a esta matéria.

**Sócios**

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

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

O órgão de gestão é responsável pela:

- preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa da Entidade de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia;
- elaboração do relatório de gestão nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorção material devido a fraude ou erro;
- adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- avaliação da capacidade da Entidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.



**Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras**

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISA detetará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.

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;

**Sócios**

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

- avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;
- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada; e
- comunicamos com os encarregados da governação, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificado durante a auditoria.

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

## **RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES**

### **Sobre o relatório de gestão**

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 3, al. e) do Código das Sociedades Comerciais, exceto quanto aos 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, 23 de maio de 2023



Duarte Giesta & Associado, SROC, Lda.

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



## **Relatório de Auditoria**

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

#### **Opinião com reservas**

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA – Gestão de Aeródromos, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2022 (que evidencia um total de 11.334.252 euros e um total de capital próprio de 1.138.756 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 511.323 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 da SATA – Gestão de Aeródromos, 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 na nota 10 do anexo contendo as notas explicativas, encontra-se em curso uma reorganização societária do Grupo SATA nos termos do Plano de Reestruturação aprovado por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado do Grupo SATA (“Plano de Reestruturação Aprovado”). Consequentemente, encontra-se a ser preparada, a esta data, pelo Conselho de Administração da Entidade, em articulação com o seu acionista, uma análise de recuperabilidade sobre os saldos a receber da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“SATA Air Açores”) no montante 8.399 milhares de euros e da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. no montante de 1.159 milhares de euros, pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2022 não refletem os impactos da referida análise. Tendo em consideração o acima exposto, consideramos que a rubrica de outras contas a receber encontra-se sobreavaliada por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança, com referência a 31 de dezembro de 2022.

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](http://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***

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.1.1 do anexo contendo as notas explicativas, na qual o Conselho de Administração relata que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2022 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração o Plano de Reestruturação Aprovado e o processo de reestruturação societária em curso, bem como a obtenção de suporte financeiro do acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

Desta forma, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez da SATA - Gestão de Aeródromos, S.A. se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses.

Importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da realização dos empréstimos concedidos à SATA Air Açores, no montante de 8.399 milhares de euros, os quais serão transferidos para a SATA Holding, S.A. nos termos da reestruturação societária em curso do Grupo SATA e (ii) do cumprimento do Plano de Reestruturação Aprovado.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.1.1 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.

A nossa opinião não é modificada em relação a esta matéria.

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

O órgão de gestão é responsável pela:

- a) preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa da Entidade de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia;
- b) elaboração do relatório de gestão, nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- c) criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorção material devido a fraude ou erro;
- d) adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- e) avaliação da capacidade da Entidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

### ***Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras***

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança, mas

não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISAs detetará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.

Como parte de uma auditoria de acordo com as ISAs, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

- a) identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- b) obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- c) avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- d) concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se 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 acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada; e
- 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.

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.

23 de maio 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