



Relatório Anual Integrado

2023





I GRUPO SATA

- 3 MENSAGEM DA PRESIDENTE
- 5 PRINCÍPIO DA CONTINUIDADE
- 6 VISÃO | MISSÃO | VALORES
- 7 GRUPO SATA
- 8 ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO
- 13 TRANSPORTE AÉREO EM 2023
- 15 DESAFIOS DA AVIAÇÃO NAS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS
- 16 A ESTRATÉGIA DE SUSTENTABILIDADE

2 MODELO DE GOVERNO

- 17 COMPROMISSOS
- 22 MODELO DE GOVERNO
- 25 GESTÃO DO RISCO

3 SOCIAL

- 28 INDICADORES CHAVE
- 29 AS NOSSAS PESSOAS
- 33 OS NOSSOS CLIENTES E COMUNIDADE

4 AMBIENTE

- 36 INDICADORES CHAVE
- 37 COMPROMISSOS
- 38 RESULTADOS
- 42 PROJETOS E INICIATIVAS

5 DESEMPENHO

- 45 INDICADORES CHAVE
- 46 ROTAS
- 47 FROTA
- 48 EVOLUÇÃO DO SEGMENTO DE NEGÓCIO
- 50 ANÁLISE DOS RESULTADOS

- 56 SOBRE O RELATÓRIO
- 57 APLICAÇÃO DE RESULTADOS
- 58 GLOSSÁRIO
- 59 ANEXOS
 - 60 PLANO DE SUSTENTABILIDADE
 - 64 ANEXOS ESG
 - 65 CV DOS MEMBROS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
 - 66 ANEXOS FINANCEIROS



“

2023 foi marcado por conquistas significativas para o Grupo SATA, refletindo o nosso compromisso com a excelência, a inovação e a responsabilidade corporativa.

Teresa Gonçalves
CEO, Grupo SATA

Mensagem da Presidente do Conselho de Administração

É com grande orgulho que apresento o Relatório Integrado do Grupo SATA para o ano de 2023, um ano que ficará marcado na história da nossa empresa como um ano de extraordinário crescimento e conquistas.

Nos últimos anos, a pandemia, a subida dos preços das matérias-primas, as taxas de juro elevadas e as perturbações políticas trouxeram alguma instabilidade para as economias e para o setor da aviação em particular. É expectável que a grande maioria destes fatores persista em 2024, de uma forma mais moderada, mas acompanhada pelo fator adicional da aceleração das alterações climáticas. Novas regulamentações na União Europeia e nos Estados Unidos obrigarão as empresas a fiscalizar as suas operações e as cadeias de abastecimento, aumentando a pressão na comunicação de informações ESG (Environmental, Social e Governance).

As atenções têm-se centrado nos esforços para reduzir as emissões. Será desafiante para os governos e para as empresas conseguirem atingir os objetivos ambiciosos que se propuseram - emissões líquidas zero de carbono até 2050, representando um desafio significativo para o setor da aviação. Neste contexto, é essencial uma abordagem abrangente, em que tecnologias como a Inteligência Artificial (IA) desempenham um papel crucial, aumentando, não só a eficiência operacional, como também revolucionando a experiência dos passageiros, atenuando o impacto ambiental das viagens aéreas. As companhias aéreas estão a

recorrer cada vez mais à IA, à gestão de cadeias de abastecimento baseada em blockchain e análise de dados para melhorar a experiência do cliente e otimizar operações e serviços.

Assim, prevê-se que a indústria da aviação passe por uma série de mudanças. O grande foco serão os avanços tecnológicos, especialmente no que diz respeito ao design de aeronaves, sistemas de propulsão e combustíveis de aviação sustentáveis. Os desafios enfrentados pelas empresas do Grupo SATA no último ano foram multifacetados, abrangendo tanto as operações internacionais, entre a Europa e a América do Norte, como as ligações cruciais entre o continente português e as ilhas dos Açores, além do transporte inter-ilhas. Para as rotas internacionais a concorrência é acirrada. Grandes transportadoras e empresas de baixo custo competem pelo tráfego aéreo entre a Europa e a América do Norte. Manter preços competitivos sem comprometer a qualidade e a rentabilidade é um desafio constante.

No que diz respeito às ligações entre o continente português e as ilhas dos Açores, a SATA tem enfrentado desafios logísticos significativos. A dependência dessas rotas para conectividade e transporte de passageiros e carga requer uma operação consistente e confiável. Há, contudo, desafios, nomeadamente problemas com a infraestrutura aeroportuária limitada, condições climáticas adversas, e a necessidade de modernização e manutenção das frotas de aeronaves.

Mensagem da Presidente do Conselho de Administração

No transporte inter-ilhas, a SATA enfrenta desafios específicos. A dispersão geográfica das ilhas e a procura variável tornam difícil manter uma programação eficiente e rentável. Por outro lado, garantir voos regulares entre ilhas remotas com pequenas populações pode ser economicamente desafiante. A infraestrutura aeroportuária e a logística de manutenção das rotas também podem ser um obstáculo, especialmente considerando as necessidades sazonais dos passageiros. A SATA precisa de equilibrar cuidadosamente todos estes desafios, investindo em inovação, tecnologia e estratégias de gestão para garantir a competitividade nas rotas internacionais, a eficiência nas ligações entre o continente e as ilhas dos Açores, bem como a viabilidade económica do transporte inter-ilhas, essencial para a coesão e mobilidade dentro do arquipélago açoriano. Para além destes desafios, a sustentabilidade continua a ser um tema preocupante. Companhias aéreas, particularmente aquelas que operam em áreas ecologicamente sensíveis como a Região Autónoma dos Açores, estão a ser colocadas sob maior pressão para diminuir a sua pegada de carbono. Iniciativas como programas de compensação de carbono e investimentos em combustíveis sustentáveis, apesar de apresentarem desafios, devido ao aumento dos custos operacionais, estão a ganhar cada vez maior destaque. A sustentabilidade estende-se, também, à gestão de resíduos, à redução do impacto sonoro das operações aéreas e à identificação de práticas operacionais mais responsáveis em todas as áreas

da empresa. Adaptar-se a essas mudanças exigirá investimentos significativos e um compromisso contínuo.

Por fim, e não menos importante, no que diz respeito aos recursos humanos, a SATA enfrenta o desafio de capacitar as suas equipas para enfrentar os avanços tecnológicos e as mudanças no setor. Isto envolve dar formação contínua aos trabalhadores, para que estes se adaptem a novas regulamentações e práticas operacionais. Adicionalmente, a SATA enfrenta a necessidade de atrair e reter talentos qualificados num mercado altamente competitivo. Isso pode implicar oferecer oportunidades de formação e desenvolvimento de carreira, criar um ambiente de trabalho atraente e incentivar a inovação e a criatividade entre os trabalhadores.

A capacitação das pessoas com formações específicas para atender às exigências da indústria da aviação é um desafio estratégico crucial para a SATA, sendo o foco no desenvolvimento de programas de formação interna e a promoção de uma cultura organizacional que valorize a aprendizagem contínua e o crescimento profissional.

Desempenho operacional de excelência

Em 2023, o Grupo SATA registou um crescimento consistente de receita tendo ambas as companhias aéreas ultrapassado os 395 milhões de euros de receita, com a SATA Air Açores a alcançar 109,5

milhões de euros de receita (+18,4% face a 2022), o melhor ano de receitas de sempre da companhia, demonstrando a solidez da nossa estratégia e a confiança que os nossos clientes depositam em nós. O número de passageiros transportados atingiu cerca de 952 mil passageiros, representando um aumento de +13,7% (+114 mil passageiros) face ao ano anterior. O Resultado Operacional antes de juros e impostos (EBIT) foi de 0,3 milhões de euros que compara com os 2,5 milhões de euros negativos de 2022, refletindo uma melhoria dos resultados numa companhia cujo principal propósito é servir a Região Autónoma dos Açores através de um contrato de Obrigações de Serviço Público.

Foco nas pessoas

O bem-estar dos nossos colaboradores é uma prioridade fundamental para o Grupo SATA. Acreditamos que uma força de trabalho feliz, motivada e saudável é essencial para o sucesso da nossa empresa.

Neste sentido, em 2023, implementámos diversas medidas para promover o equilíbrio entre a vida profissional e pessoal dos nossos colaboradores, nomeadamente: i) programas de bem-estar, com o lançamento de programas que oferecem aos colaboradores acesso a serviços de saúde mental, física e nutricional; ii) formação e desenvolvimento, com o investimento em programas que permitem aos colaboradores aprimorar as suas habilidades e competências.

Sustentabilidade

Falando em sustentabilidade, reafirmamos o nosso compromisso em operar de forma responsável e consciente, minimizando o nosso impacto no meio ambiente e contribuindo para a preservação dos recursos naturais.

Durante o ano de 2023, implementamos medidas para reduzir o consumo de energia, diminuir as emissões de carbono e promover práticas sustentáveis em todas as áreas da nossa operação.

2023 foi marcado por conquistas significativas para o Grupo SATA, refletindo o nosso compromisso com a excelência, a inovação e a responsabilidade corporativa. Para alcançarmos os nossos objetivos, continuaremos a investir em tecnologia, sustentabilidade e nas nossas pessoas. Acreditamos que, com o empenho e dedicação, construiremos um futuro ainda mais brilhante para o Grupo SATA. Juntos, construiremos um futuro mais sustentável, próspero e com mais oportunidades para o Grupo SATA, para os nossos colaboradores e para as comunidades que servimos.

Teresa Gonçalves
CEO, Grupo SATA



Princípio da continuidade

Tendo por base o enquadramento legal, operacional, financeiro e societário¹, a Administração entende que a preparação das demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 deverá ser realizada com base no princípio da continuidade, tendo em consideração: (i) a aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA (“Plano de Reestruturação Aprovado”); (ii) a estrutura acionista do Grupo SATA; (iii) a expectativa do desenvolvimento do processo de privatização da subsidiária Azores Airlines e da reestruturação societária em curso do Grupo SATA prevista no Plano de Reestruturação Aprovado e (iv) a obtenção de suporte financeiro acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

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.

O Conselho de Administração tem ainda envidado todos os esforços no sentido de garantir a sustentabilidade da Empresa quer seja pelo foco no crescimento da operação e consequente melhoria dos resultados financeiros, quer seja por via da redução do endividamento do Grupo SATA, nomeadamente o reembolso antecipado de Obrigações no montante de 60 milhões de euros por parte da SATA Air Açores, com uma poupança estimada de cerca de 18 milhões de euros até 2026 em custos financeiros.

Desta forma, importa ainda salientar que a continuidade das operações se encontra influenciada (i) pela capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos (ii) pelo cumprimento do Plano de Reestruturação aprovado pela Comissão Europeia (iii) pela

Na sequência do processo de privatização da Azores Airlines, no dia 15 de março de 2024, o Governo Regional dos Açores enviou uma comunicação ao Conselho de Administração da SATA Holding a informar sobre a retoma do processo de privatização da Empresa.

conversão dos empréstimos concedidos pela SATA Holding para prestações de capital no montante estimado de 160 milhões de euros, nos termos da reestruturação societária em curso do Grupo SATA e (iv) da concretização do processo de privatização da Empresa.

Tendo em consideração os potenciais impactos no setor do transporte aéreo e na atividade operacional e financeira futura da Empresa, os fatores acima descritos representam 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. Desta forma, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez da Empresa se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses.

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.

Visão

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

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.

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.



Grupo SATA

O Grupo SATA já está longe do pequeno núcleo familiar da década de quarenta. Cerca de 1700 trabalhadores participam com a sua dedicação e profissionalismo no desenvolvimento deste projeto.



O Grupo 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, e com a SATA Holding que detém as participações nas três empresas operativas do Grupo. Membros da IATA (*International Air Transport Association*) e da ERA (*European Regional Airlines Association*), as companhias aéreas do Grupo SATA, bem como as unidades de negócio da Manutenção e Engenharia e do Handling têm visto o mérito e profissionalismo das suas equipas reconhecido pelas mais distintas certificações do setor.

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

Enquadramento Macroeconómico Internacional

Em 2023, observámos uma desaceleração no crescimento das principais economias globais.



REABERTURA DA CHINA

MODERAÇÃO DAS DISRUPÇÕES NAS CADEIAS
DE ABASTECIMENTO GLOBAIS

REDUÇÃO DOS CUSTOS ENERGÉTICOS

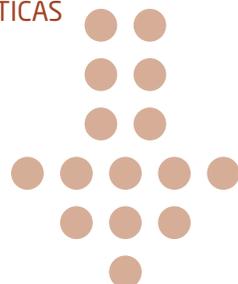
RESTRICÇÕES ECONÓMICAS E POLÍTICAS
MONETÁRIAS RESTRITIVAS

MANUTENÇÃO DA INFLAÇÃO NUM
NÍVEL ELEVADO

INSTABILIDADE GEOPOLÍTICA

UCRÂNIA - RÚSSIA

ISRAEL - PALESTINA



Taxa Cresc. PIB (%)¹



Esta evolução do PIB tem subjacente uma recomposição setorial, com o crescimento significativo do setor dos serviços, nomeadamente nas atividades de maior contacto presencial e, em particular, no turismo, a compensar o enfraquecimento da produção industrial.

A economia europeia tem mostrado sinais de fragilidade, nomeadamente no caso da Alemanha e, especialmente nos setores mais intensivos em energia, particularmente afetados pelo choque energético desencadeado pela invasão da Ucrânia pela Rússia.

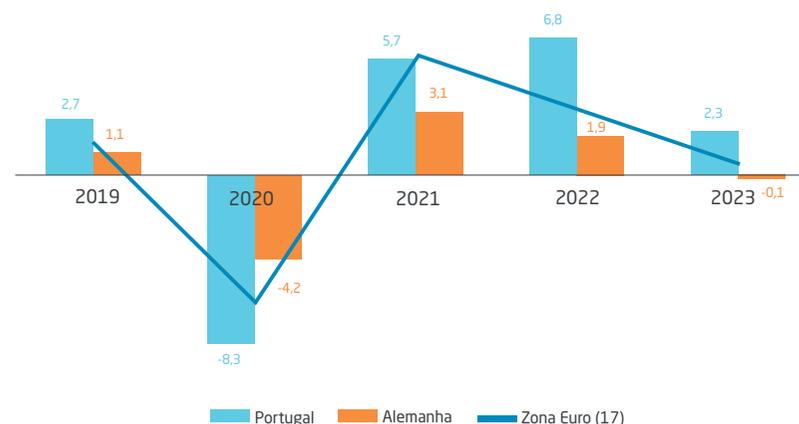
Ao longo de 2023, a economia da zona euro abrandou de um crescimento de 0,8% em termos homólogos no primeiro semestre, para uma contração de 0,1% no terceiro trimestre e, de acordo com a projeção do O.C.D.E., encerra o ano com um crescimento

homólogo marginal de 0,5%.

No caso português, de acordo com as últimas projeções do INE para 2023, espera-se um crescimento do PIB em termos homólogos de 2,3%, um valor superior aos projetados pelo Ministério das Finanças e Banco de Portugal de 2,2% e 2,1%, respetivamente.

De acordo com dados do Eurostat, no quarto trimestre de 2023, a economia portuguesa foi a que apresentou o terceiro maior avanço na União Europeia, em termos homólogos (de 2,2%), atrás da economia da Eslovénia (2,6%) e da do Chipre (2,3%).

Taxa Cresc. PIB (%) / Portugal - Zona Euro¹



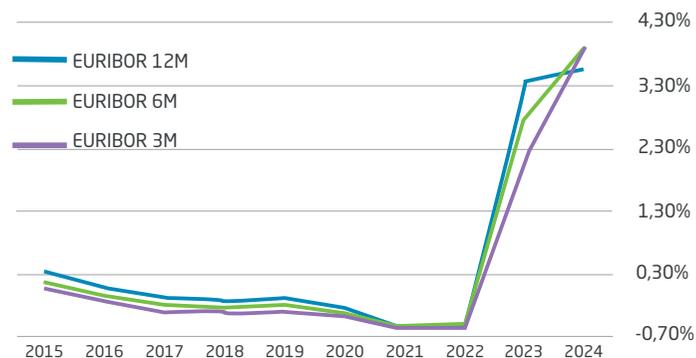
Esta evolução foi impulsionada pelo vigoroso crescimento das exportações, com contribuições positivas tanto das exportações de bens quanto, em maior medida, dos serviços e do consumo privado, o que compensou o desempenho menos favorável do investimento, especialmente na área da construção.

As atividades de transportes e armazenagem e de comércio e restauração foram as que mais contribuíram para o valor acrescentado bruto (VAB) da economia portuguesa. Em sentido oposto, a agricultura e a indústria foram os setores onde se registou um maior decréscimo do VAB.

A procura interna, impulsionada essencialmente pela dinâmica do consumo privado, tem-se mostrado resiliente, num ambiente de inflação elevada e de agravamento dos custos de financiamento.

As pressões inflacionistas sobre os bens energéticos e alimentares foram significativamente exacerbadas pelo prolongamento do conflito entre Ucrânia e Rússia, refletindo a importância sistémica destes países para a oferta global de bens agroalimentares. As perturbações no tecido produtivo ucraniano e nas rotas de distribuição do Mar Negro, a par das sanções impostas à Rússia, contribuíram assim para agudizar o aumento dos preços na produção de bens agrícolas e na indústria alimentar.

Restrições económicas decorrentes da manutenção da inflação num nível elevado ¹



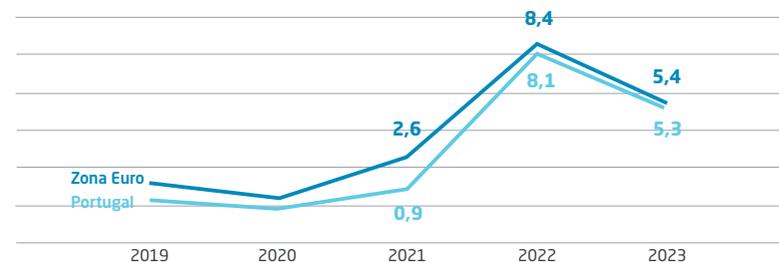
Na área do euro, em linha com o forte compromisso de assegurar a estabilidade de preços e o regresso da inflação ao objetivo de 2%, o Conselho do BCE iniciou, em julho de 2022, uma trajetória de aumento das taxas de juro diretoras. Até setembro de 2023, o aumento acumulado cifrou-se em 450 pontos base, dos quais 200 pontos base, desde janeiro de 2023.

Após a reversão, em 2022, da política expansionista que marcou a última década, a política monetária manteve-se restritiva, em 2023, na generalidade das economias avançadas (com exceção do Japão) e dos países emergentes (excetuando a China). Até final de setembro de 2023, a Reserva Federal dos EUA aumentou a taxa de juro de referência em 525 pontos base, desde março de 2022, para o intervalo situado entre 5,25% e 5,5%. O Banco de Inglaterra procedeu à subida da taxa de juro oficial em 500 pontos base, desde o início de 2022, dos quais 175 pontos base nos primeiros oito meses de 2023, para 5,25%.

Alterações de taxas de juro nas principais economias avançadas podem implicar um impacto mais restritivo na economia europeia.

A projeção do Eurostat para a taxa de inflação em 2023 na zona euro situa-se nos 5,4%, mantendo a trajetória de desaceleração iniciada desde o pico de 2022 (10,6% em outubro). O abrandamento foi transversal à generalidade dos produtos, incluindo a energia, reflexo da redução de custos de produção e reversão de choques adversos sobre a oferta com vista à normalização da frequência de ajustamentos dos preços, na sequência de um período em que ocorreram subidas a um ritmo superior ao habitual.

HICP Portugal/Zona Euro ²



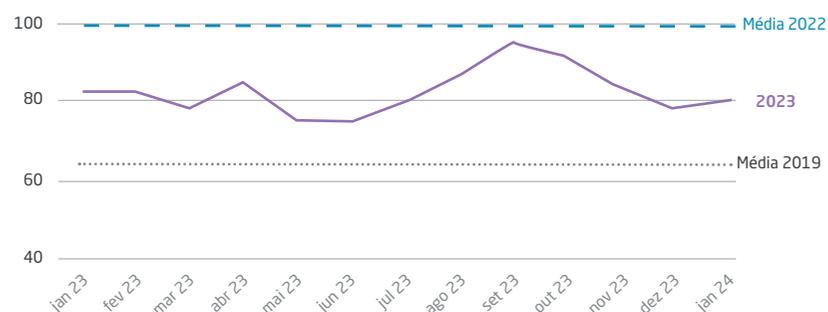
De acordo com publicação do I.N.E. para a economia portuguesa, em 2023, o Índice de Preços no Consumidor (IPC) registou uma taxa de variação média anual de 4,3% (7,8% em 2022). A trajetória de desaceleração nos preços dos bens tem sido determinada, sobretudo, pela queda no índice de preços dos produtos energéticos, que tem registado variações homólogas negativas desde março e deverá convergir para 2% em 2025.

O agravamento dos custos de financiamento de famílias e empresas terá tido implicações não negligenciáveis sobre a atividade económica reforçando a tendência de abrandamento já observável.

Brent CIF NWE USD/barril

Recentemente, o preço do petróleo Brent tem apresentado uma maior volatilidade e situou-se, em média, até final do último trimestre de 2023 abaixo do nível registado para o conjunto do ano de 2022 (84,4¹ USD/bbl contra 99 USD/bbl), representando uma diminuição de 15%. Ainda assim, ficou 32% acima do nível médio de 2019 (64 USD/bbl).

Brent preço USD por barril ²



Segundo a Agência Internacional da Energia, durante o último trimestre de 2023, assistimos a uma quebra transversal na procura de petróleo na generalidade das economias mundiais. A desaceleração da atividade económica e o seu impacto na procura, sobretudo nas economias mais avançadas, têm equilibrado as pressões emergentes de aumento do preço do petróleo. Esta subida deve-se à extensão e aumento dos cortes na produção, conforme anunciado pela OPEP+, bem como às sanções às exportações russas e aos riscos decorrentes da atual tensão geopolítica na Europa e no Médio Oriente. De acordo com as expectativas implícitas nos mercados de futuros, o preço do petróleo deverá abrandar ligeiramente em 2024, para cerca de 81 USD/bbl, comparado com valores de 84,4USD/bbl para 2023.

A volatilidade no mercado do petróleo persiste e pode ser atribuída a diversos fatores, desde flutuações na produção, interrupções no fornecimento e mudanças nas condições geopolíticas. Esses elementos imprevisíveis contribuem para um cenário suscetível a variações acentuadas de preço.

EUR/USD ³

A conjuntura global, marcada por eventos geopolíticos e desafios relacionados ao comércio internacional, adicionou complexidade ao cenário cambial do par EUR/USD.



Em 2023, a evolução cambial entre o euro e o dólar americano apresentou uma dinâmica notável, influenciada por uma série de fatores económicos e geopolíticos. Essa dinâmica resultou em variações significativas nas taxas de câmbio, que refletem as incertezas relacionadas com a recuperação económica pós-pandemia, decisões de política monetária e tensões comerciais. Além disso, as divergências nas trajetórias económicas entre a zona euro e os Estados Unidos desempenharam um papel crucial na formação das taxas de câmbio.

Enquanto a economia norte-americana demonstrava sinais de uma recuperação robusta, impulsionada por medidas de estímulo, investimentos e um mercado de trabalho resiliente, a zona euro enfrentava desafios distintos. Questões como a lenta recuperação pós-pandemia, políticas fiscais restritivas em alguns países e a necessidade de coordenação entre os membros da União Europeia para impulsionar o crescimento contribuíram para um desempenho económico mais heterogêneo na região.

¹ ERSE - Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos

² eia.gov

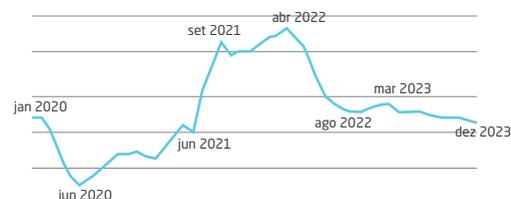
³ stats.oecd.org

Na região Autónoma dos Açores o contexto económico acompanhou a tendência nacional.

De acordo com dados avançados pelo Serviço Regional de Estatística dos Açores - S.R.E.A., em dezembro de 2023, o Indicador de Atividade Económica mantém a tendência de descida instalada desde abril de 2022.

Nota: O gráfico representa o estado geral da economia nacional e a evolução em termos de acelerações, desacelerações e pontos de viragem.

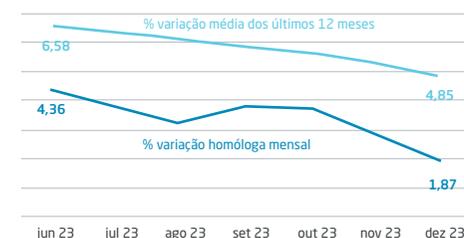
Indicador de atividade económica regional ¹
(% - Média móvel de 3 meses)



A taxa de inflação média dos últimos 12 meses na Região Autónoma dos Açores, acompanhou a tendência de abrandamento registada em toda a zona Euro.

Ao nível das relações comerciais da R.A.A. com o exterior, o valor das exportações de bens registou uma diminuição de 10% face ao ano anterior, com destaque para os produtos alimentares e bebidas (47,9%) e produtos de pesca (23,3%).

Índice de preços no consumidor ¹

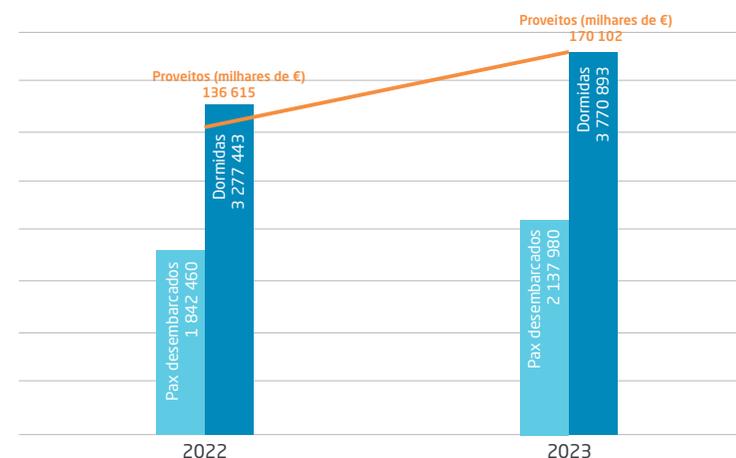


O setor do turismo continua a crescer na R.A.A., motivado pela consolidação do destino Açores nos mercados nacionais e notório crescimento no panorama internacional.

Nas importações, o comportamento foi inverso, com um aumento de 35% em termos homólogos, com maior destaque para aquisição de material de transporte (58,4%). Assim, o ano de 2023 encerrou com uma variação negativa do saldo de comércio internacional de bens anual, na ordem dos 80 milhões de euros, face a 2022.

O mercado interno regional manteve um comportamento estável, comparativamente ao ano anterior, com uma taxa de crescimento homólogo de 0,43% no mês de dezembro.

O número total de passageiros desembarcados nos aeroportos dos Açores aumentou 16% em 2023, quando comparado com o período homólogo, com uma predominância clara do nº de voos com origem em território nacional. Importa destacar o aumento de 32% do nº de passageiros desembarcados de voos com origem fora de Portugal.



De acordo com dados preliminares, a procura turística em 2023, na Região Autónoma dos Açores, apresentou um acréscimo face ao período homólogo de 15,1% nas dormidas e de 14,8% nos hóspedes para o conjunto dos estabelecimentos de alojamento turístico (hotelaria, turismo no espaço rural e alojamento local).

Na hotelaria e turismo no espaço rural, em 2023, registaram-se 170,1 milhões de proventos totais e 130,1 milhões de proventos de aposento, representando acréscimos face ao ano anterior de 24,5% e 26,2%, respetivamente.

Transporte Aéreo 2023

No transporte aéreo, 2023 foi o ano que marcou o regresso da atividade do setor a níveis muito próximos dos registados em período pré-pandemia.

Δ ASK +31,0% vs 2022
-5,6% vs 2019

Δ RPK +36,9% vs 2022
-5,9% vs 2019

Δ LOAD FACTOR +3,6 p.p. vs 2022
-0,3 p.p. vs 2019

Com um desempenho sólido durante o período da Covid-19, o setor do transporte aéreo de carga teve durante os últimos dois anos, a sua procura exposta a desafios significativos, desde o abrandamento do crescimento económico num ambiente de inflação elevada, a escalada do conflito armado na Ucrânia e Médio Oriente e pela volatilidade e aumento dos preços do petróleo.

Δ ATK +11,3% vs 2022
+2,5% vs 2019

Δ CTK -1,9% vs 2022
-3,6% vs 2019

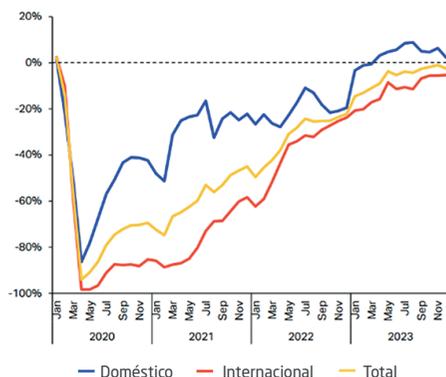
Δ CARGO LOAD FACTOR -5.9 p.p. vs 2022
-2,7 p.p. vs 2019

O aumento da procura pelo transporte aéreo continuou a impulsionar a recuperação dos mercados em 2023.

A reabertura do mercado chinês, responsável por 25% do tráfego mundial, após 3 anos de medidas de restrição no âmbito da política zero-covid, teve um impacto substancial na evolução do tráfego nos mercados domésticos, com um crescimento homólogo de 147,1% e ultrapassando em 8,4% os valores registados em 2019. Impulsionado pelo mercado doméstico chinês, o tráfego doméstico total registou um aumento de 30,4% face ao ano de 2022, superando em 3,9% os valores de 2019.

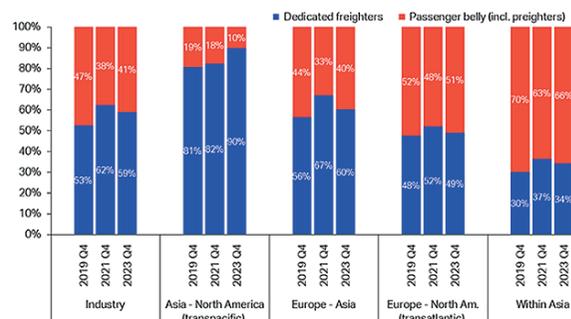
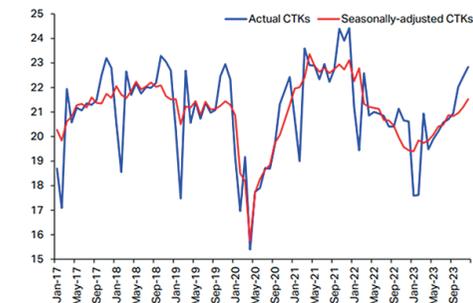
Nos mercados internacionais, a evolução do tráfego ocorre de forma mais lenta. Apesar de, em termos homólogos se ter registado durante 2023 um crescimento de 41,6% do tráfego internacional, ao contrário do verificado nos mercados domésticos, estes mercados continuam 11,4% abaixo dos valores de 2019.

Evolução tráfego vs 2019¹



Com o restabelecimento total da procura dos mercados asiáticos, a recuperação total do tráfego internacional parece cada vez mais próxima. No entanto, outros fatores, como os conflitos armados na Ucrânia e no Médio Oriente e os riscos que apresentam para a circulação em espaço aéreo e operações aeronáuticas internacionais irão manter-se como condicionantes da evolução do tráfego aéreo internacional.

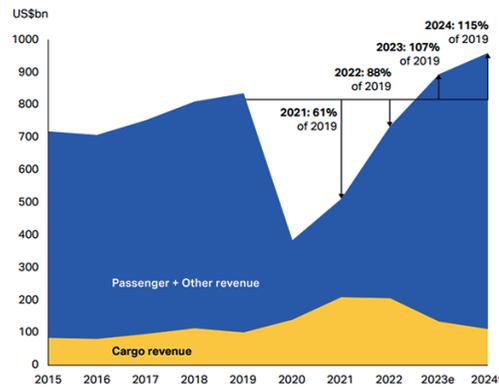
Apesar da queda no volume de carga transportada em 2023 face ao ano anterior (-1,9%YoY), a segunda metade do ano mostrou sinais de melhoria, com o 4º trimestre a registar valores muito próximos dos atingidos no ano de 2019 (99%) e 2021 (92%), resultado da maior capacidade oferecida associada ao crescimento do tráfego internacional de passageiros.



Com o aumento da disponibilidade de carga em voos comerciais de passageiros, tem vindo a diminuir a quota de carga transportada em voos cargueiros, no entanto, mantém-se expetativas de crescimento da procura do transporte aéreo de carga de 4,5% em 2024.

Apesar das recentes projeções IATA de crescimento das receitas globais do setor, de 47% em termos homólogos e a ultrapassar em 7% os valores de 2019¹, o ano de 2023 foi mais uma demonstração de resiliência e adaptabilidade do setor aos desafios e obstáculos do passado recente. Embora o cenário de crescimento seja animador, os níveis de rentabilidade do negócio encontram-se longe do desejado, deixando à aviação o papel de elo mais fraco na cadeia de valor do negócio do transporte aéreo.

Evolução da receita total setor ¹

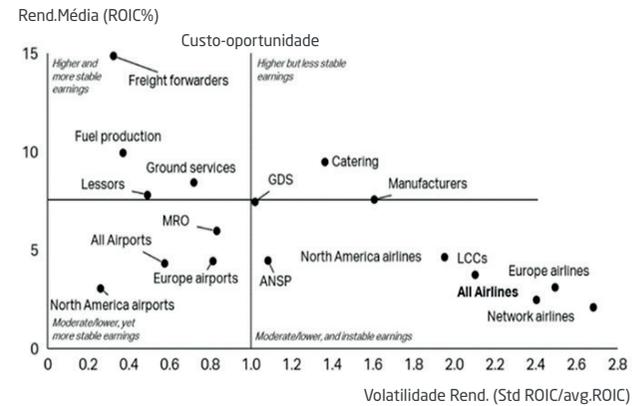


A procura de uma maior sustentabilidade e a intenção de reduzir a pegada carbónica, deverá aumentar o consumo de “Sustainable Aviation Fuel” (SAF). O custo superior do SAF, associado aos custos de compensação de emissões, gerarão mais pressão sobre a já frágil rentabilidade do setor.

Apesar dos atrasos nas entregas de aeronaves, as companhias aéreas continuam a investir em equipamentos mais eficientes e silenciosos. Essa tendência resultou em encomendas de novas aeronaves comerciais, visando melhorar a eficiência operacional e reduzir o impacto ambiental. As projeções IATA² para 2024 indicam 1.777 novas entregas, alcançando um recorde de 2.075 em 2025, destacando o esforço de modernização das frotas e de adoção de aeronaves mais sustentáveis.

Em 2023, verificou-se um aumento nas entregas em comparação com 2022, embora permaneçam abaixo dos níveis de 2019, devido a revisões para baixo nas estimativas provocadas por atrasos na produção causados por problemas na cadeia de abastecimento.

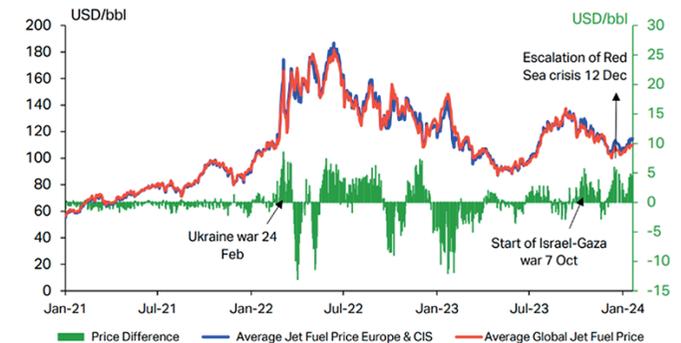
Matriz de Retorno do Capital Investido



A elevada sensibilidade da indústria da aviação a fatores externos, macroeconómicos, geopolíticos ou até desastres naturais, a estrutura de custos fixos elevada exigida, a fragmentação do mercado e seu elevado nível concorrencial e a elevada concentração dos principais fornecedores confere às companhias aéreas uma elevada volatilidade no que ao retorno do capital investido na indústria diz respeito.

Jet Fuel ¹

Desde o início das tensões geopolíticas na Ucrânia, tem havido um aumento nos preços do combustível de aviação, especialmente na Europa, devido à proximidade geográfica e à dependência da produção energética russa. Em 2023, após um período de estabilização, os preços do petróleo subiram devido aos cortes na produção da OPEP, instabilidade na Ucrânia e Palestina, e crises de segurança na navegação no Mar Vermelho, impactando negativamente a perspectiva de normalização dos preços do *jet fuel* a curto prazo. Além disso, contribuiu para esse aumento a margem de comercialização das gasoleiras. Para 2024, as previsões da IATA indicam a manutenção dos preços

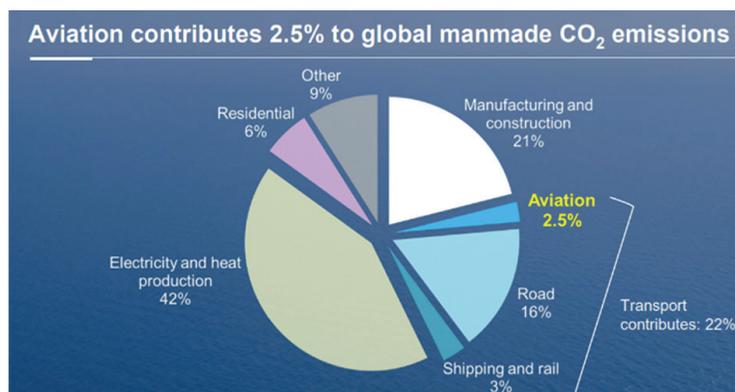


do petróleo entre USD 85-90 por barril, dependendo da evolução geopolítica no Médio Oriente e das decisões da OPEP sobre os níveis de produção. Um possível aumento na produção por parte da OPEP poderia resultar numa descida nos preços, mas a estabilização da margem das gasoleiras em torno de USD 305, aproximadamente USD 26 por barril, também será um fator relevante a ser monitorado.

¹ IATA Sustainability and Economics, The Airline Analyst

² IATA Global Outlook for Air Transport December 2023

Desafios da aviação nas alterações climáticas



IPCC - Intergovernmental Panel Climate Change

O transporte aéreo foi a primeira indústria global a comprometer-se com a redução das emissões de carbono e combate às alterações climáticas (77ª Assembleia Geral Anual da IATA em 2021 e 41ª Assembleia Geral da ICAO em 2022). Embora o setor da aviação seja responsável por 2% a 3% das emissões globais de CO₂ produzidas pela atividade humana, esta é das indústrias mais pressionadas no combate às alterações climáticas pelos stakeholders.

Este compromisso alinha o transporte aéreo com os objetivos do Acordo de Paris (estabelecido em 2015) para limitar o aquecimento global a 1,5°C. Alcançar a

neutralidade carbónica até 2050 exigirá uma combinação desafiante do desenvolvimento de novas tecnologias de aeronaves, num novo paradigma nas operações ligadas ao setor aéreo, do repensar das infraestruturas conexas de apoio, na disponibilização em massa de combustíveis de aviação sustentável, bem como na captura e compensação de carbono.



As organizações representantes do transporte aéreo (ICAO, IATA, ERA) elaboraram road maps, nos quais definem as estratégias e metas para o setor alcançar os compromissos assumidos.

WAYPOINT
2050
AIR TRANSPORT ACTION GROUP PROJECT

Balancing growth in connectivity with a comprehensive global air transport response to the climate emergency.

ATAG+



A ROUTE TO
NET ZERO EUROPEAN
AVIATION



ReFuelEU Aviation
CountEmissionsEU
EU ETS Revision
Energy Taxation
EU Green Taxonomy
Corporate Sustainability
Reporting (CSRD)

Regulamentação EU

No âmbito da implementação de iniciativas estratégicas para transição climática, a União Europeia, através do Pacto Ecológico Europeu, lançou o "Fit For 55", que tem por objetivo a redução de 55% de gases com efeito de estufa até 2030. Este é um pacote legislativo que regulamenta uma série de iniciativas de combate às alterações climáticas.

Atualmente, o Grupo SATA acompanha atentamente a considerável e complexa regulamentação, que tem impacto direto no dia a dia das transportadoras aéreas.

Rumo a um futuro mais sustentável

Neste relatório acompanhamos os progressos definidos no nosso plano estratégico 2022-2050 e destacamos algumas ações implementadas em 2023. Ao longo do relatório de atividade estabelecemos a relação entre as ações implementadas e os objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS) alcançados com estas medidas. É a combinação de todos estes elementos, que permite garantir o equilíbrio na gestão no dia a dia e a sustentabilidade das nossas empresas no longo prazo.

>> Consulte o nosso Plano Estratégico de Sustentabilidade 2022-2050 na pág 60 deste relatório.

Seis Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS 3, 5, 8, 12, 13, 16) foram considerados prioritários em 2023, por terem influência direta na redução dos impactos provocados pela atividade e no progresso sustentável da organização.

Outros objetivos de sustentabilidade são mencionados, tendo em conta o contributo indireto oferecido, designadamente, através do estabelecimento de parcerias com organizações que desenvolvem projetos com enfoque nas causas sociais e ambientais.



Meta 3.4

Até 2030, reduzir num terço a mortalidade prematura por doenças não transmissíveis via prevenção e tratamento, e promover a saúde mental e o bem-estar.

Indicador:

> Taxa de mortalidade atribuída a doenças do aparelho circulatório, tumores malignos, diabetes mellitus e doenças crónicas respiratórias.
> Taxa de mortalidade por lesões autoprovocadas intencionalmente (suicídio).



Meta 5.5

Garantir a participação plena e efetiva das mulheres e a igualdade de oportunidades para a liderança em todos os níveis de tomada de decisão na vida política, económica e pública.

Indicador:

Proporção de mulheres em cargos de chefia.



Meta 8.5

Até 2030, alcançar o emprego pleno e produtivo, e trabalho decente para todas as mulheres e homens, inclusive para os jovens e para as pessoas com deficiência, e remuneração igual para trabalho de igual valor.

Indicador:

Ganho médio e carga horária dos trabalhadores por conta de outrem, por sexo, grupo etário, profissão e população com incapacidade.



Meta 12.4

Alcançar a gestão ambientalmente correta dos produtos químicos e de todos os resíduos, ao longo de todo o seu ciclo de vida, de acordo com os quadros internacionais acordados, e reduzir significativamente a sua libertação para o ar, água e solo, de modo a minimizar os seus impactos negativos sobre a saúde humana e o meio ambiente.

Indicador:

Quantidade de resíduos perigosos gerados per capita e proporção de resíduos perigosos tratados, por tipo de tratamento.



Meta 13.2

Integrar medidas relacionadas com alterações climáticas nas políticas, estratégias e planos nacionais.

Indicador:

Emissões totais de gases de efeito estufa por ano.



Meta 15.7

Tomar medidas urgentes para acabar com a caça ilegal e o tráfico de espécies da flora e fauna protegidas e agir no que respeita tanto a procura quanto a oferta de produtos ilegais da vida selvagem.

Indicador:

Proporção de espécimes selvagens comercializados que foi objeto de furtivismo ou traficada ilegalmente.



Meta 16-b

Promover e fazer cumprir leis e políticas não discriminatórias.
Meta 16.5 Reduzir substancialmente a corrupção e o suborno.
Meta 16.6 Desenvolver instituições eficazes, responsáveis e transparentes.

Indicador:

Proporção da população que reportou ter-se sentido pessoalmente discriminada ou assediada nos últimos 12 meses por motivos de discriminação proibidos no âmbito da legislação internacional dos direitos humanos (dados proxy).

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.

Gestão do risco

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

MODELO DE GOVERNO

Uma liderança comprometida, uma estratégia claramente delineada e uma governança sólida e resiliente são essenciais para uma gestão eficaz e para uma abordagem integrada na criação de valor sustentável.

Alinhamento com os ODS



Os nossos compromissos

Um sistema governance eficaz é essencial em todas as organizações, de forma a garantir que os riscos críticos são mapeados e mitigados e que todas as oportunidades relevantes que possam surgir na sequência de um clima em mudança são identificadas e abordadas. Isto inclui a adoção de políticas e práticas internas bem como a colaboração com as partes interessadas para que estas implementem práticas semelhantes.

Para mitigar esses riscos, as empresas do Grupo SATA implementam um programa de iniciativas com o intuito de estabelecer procedimentos que protejam os dados pessoais. Além disso, procuram monitorar e aprimorar constantemente a conformidade com o Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD) e outras legislações relacionadas com a privacidade.

O modelo de Governance assenta assim:

- Na implementação de uma filosofia de gestão, com competências adequadas e capacidade produtiva 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 voltada para a excelência do desempenho, que capacite as Empresas a prosperar na busca da sustentabilidade empresarial, assente, fundamentalmente, numa filosofia de gestão que contemple as dimensões económica, ambiental, social e ética.

As políticas corporativas que fornecem princípios orientadores estão acessível através do portal de comunicação interna My SATA e são tornadas públicas, à medida que vão sendo criadas ou atualizadas, no site corporativo. Podem ser consultadas em [azoresairlines.pt](https://www.azoresairlines.pt).



Ética

Assumimos o firme compromisso de atuar de forma ética e responsável com os nossos colaboradores, clientes, fornecedores e parceiros de negócio.

Profissionalismo, integridade, transparência e independência são princípios éticos e de negócio responsável, que se encontram consagrados no nosso Código de Ética e de Conduta.

Conscientes do impacto que têm 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 de controlo interno que garantem uma gestão criteriosa destas matérias apostando, acima de tudo, numa contínua sensibilização e compreensão da importância destes temas.

Com este objetivo promovemos uma adequada comunicação de forma a assegurar a disseminação da cultura ética por toda a Empresa, publicando nos diversos canais internos ao longo do ano, vários apontamentos sobre a importância da Ética e da Conduta na nossa atividade. Promovemos com destaque o nosso Código de Ética e de Conduta, bem como todas as Políticas e Regulamentos Internos que concretizam e especificam os princípios que advogamos. Realizamos diversas ações de formação e reforçamos a confiança dos colaboradores no processo de gestão de denúncias através de várias ações de divulgação.

Ainda no que respeita aos nossos fornecedores, temos testemunhado uma significativa evolução no cenário regulatório e expectativas da sociedade em relação às cadeias de fornecimento. Reconhece-se a responsabilidade das empresas em questões fundamentais como os direitos humanos, as condições laborais, a integridade, a cibersegurança e a promoção da circularidade. Para esse efeito e no âmbito do nosso processo de *procurement*, foi aprovado o Código de Conduta do Fornecedor, com o objetivo de iniciarmos um processo que garanta que os fornecedores da nossa cadeia de abastecimento estejam comprometidos em adotar as mesmas práticas que a SATA assume. Além disso, espera-se que possam contribuir para aumentar a sua transparência e a rastreabilidade.



Compliance - Conformidade e Rigor

O cumprimento da legislação e regulamentação, quer externa, quer interna, constitui um compromisso fundamental para as empresas do Grupo SATA, pelo que a *Compliance* desempenha um papel crucial na governança corporativa, especialmente num ambiente empresarial cada vez mais regulado e globalizado.

Promovemos uma cultura de transparência, integridade e responsabilidade dentro da organização. Isso significa que os trabalhadores são incentivados a agir de maneira ética e em conformidade com os padrões e políticas estabelecidos. Desta forma, adotamos uma política de compliance de tolerância zero em relação a qualquer violação das regras legais e regulamentares aplicáveis, especialmente, no que diz respeito à prevenção e combate de atividades ilícitas, como suborno, corrupção e branqueamento de capitais e financiamento do terrorismo, entre outros.

Para levar à prática este compromisso, foi criada a Direção de *Governance* e *Compliance*, transversal ao Grupo SATA que tem um papel fundamental na promoção de uma cultura organizacional baseada na ética e integridade, o que inclui educação e formação de trabalhadores sobre as políticas e práticas éticas da empresa. Compete-lhe também implementar e gerir um sistema de controlo interno de Gestão de Risco, que permita um apoio à tomada de decisão responsável fornecendo orientação e suporte à liderança e aos trabalhadores de forma a garantir que as decisões tomadas estejam alinhadas com os valores e objetivos da Organização, bem como com as leis e regulamentos aplicáveis.

Esta preocupação demonstra uma clara intenção da gestão de topo em garantir que toda a organização contribui para a implementação dos objetivos estratégicos da empresa e que se encontra assegurada a sustentabilidade e o sucesso a longo prazo do Grupo SATA.



Ainda no âmbito do nosso compromisso em matéria de *Compliance* e na promoção da transparência, integridade e responsabilização das empresas foram criados e disponibilizados diversos canais para a submissão de denúncias, alguns deles globais e outros específicos para determinadas matérias. A gestão destas denúncias é assegurada de forma confidencial e independente pelo *Chief Compliance Officer*, a quem compete, entre outras, analisar e investigar as denúncias relacionadas com alegadas violações do Código de Ética, e elaborar propostas sobre medidas a adotar em consequência das investigações.

Com este âmbito disponibilizamos uma Linha de Ética, que permite a qualquer colaborador ou stakeholder relacionado com a empresa comunicar irregularidades, encontrando-se aprovado um Regulamento para este Canal de Denúncias de Irregularidades (whistleblowing).

Esta Linha de Ética assegura:

- A exaustividade, integridade e conservação das denúncias;
- A confidencialidade da identidade ou o anonimato dos denunciadores e a confidencialidade da identidade de terceiros mencionados na denúncia;
- Que o acesso de pessoas não autorizadas à informação seja impedido;
- A independência, a imparcialidade, a confidencialidade, a proteção de dados, o sigilo e a ausência de conflitos de interesses das pessoas ou serviços designados pela empresa para a receção e

seguimento das denúncias;

- A imediata eliminação de todos os dados pessoais que não sejam relevantes para o tratamento da denúncia.

Paralelamente foram disponibilizados outros canais de comunicação específicos para pedidos de esclarecimento ou reportes vários de irregularidades, devidamente identificados no nosso Código de Ética e Conduta.

O Grupo SATA garante proteção legal a quem denuncie ou divulgue publicamente infrações sempre que o faça de boa-fé e tenha fundamento sério para crer que as informações que denúncia são verdadeiras. Assegura que não há atos de retaliação contra o denunciante, incluindo ameaças e tentativas de atos ou omissões, que, direta ou indiretamente, em contexto profissional e motivado pela denúncia interna, externa ou divulgação pública da infração pelo denunciante, cause ou possa causar a este último, de modo injustificado, danos patrimoniais ou morais.

Código de Conduta - denúncias registadas	2022	2023
Potencialmente éticas	-	3
Efetivamente éticas	-	4
Não relacionadas com questões de ética ou de conduta	-	6
Corrupção e branqueamento de capitais	-	0
N.º de comunicações	-	13

Do total de denúncias registadas, no final de 2023, foi concluída a análise de todas as ocorrências submetidas, nesta sede. Das 13 incidências registadas, duas (2) foram submetidas a processo de inquérito em contexto laboral, ao abrigo das disposições do Código do Trabalho, encontrando-se ainda em curso. Foram ainda analisadas duas (2) denúncias que foram submetidas a processo de inquérito prévio, nos termos da Política de Boa Conduta para a Prevenção e Combate ao Assédio no Trabalho. Por último, importa salientar que uma das incidências resultou em instauração de procedimento disciplinar. Especificamente no âmbito da Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, em 2023 não foram recebidas quaisquer denúncias nem identificadas quaisquer operações suspeitas ao nível do grupo.

Dados pessoais

O estrito respeito pela privacidade e pela proteção dos dados pessoais dos seus clientes, trabalhadores, prestadores de serviços, fornecedores, parceiros e demais stakeholders é assumido pelo Grupo SATA como um compromisso a seguir na sua atividade e em toda a cadeia de valor.

Este compromisso encontra-se na nossa Política de Proteção de Dados Pessoais nos termos da qual assumimos o compromisso do cumprimento do tratamento de dados em observância dos princípios de:

1. Lealdade e Transparência: informamos todos os nossos clientes, utentes, trabalhadores, fornecedores e parceiros sobre como processamos os seus dados pessoais, porque o fazemos, durante quanto tempo os conservamos e com quem os partilhamos.

2. Minimização: recolhemos e tratamos os dados estritamente necessários à finalidade a que se destinam;

3. Exatidão: implementamos procedimentos capazes de assegurar que os dados pessoais sejam corretos e atualizados sempre que necessário, tomando as medidas adequadas para que os dados inexatos sejam apagados ou retificados sem demora.

4. Confidencialidade e Integridade: implementamos medidas para que os dados pessoais sejam tratados de forma a que se garanta a sua segurança, incluindo a proteção contra o tratamento não autorizado ou ilícito e contra a sua perda ou destruição, adotando as medidas técnicas e organizativas adequadas a evitar o acesso indevido e a utilização dos dados por pessoas não autorizadas.

5. Limite da Finalidade: apenas tratamos os dados pessoais para finalidades legítimas e claramente delimitadas.

6. Limite da Conservação: os dados pessoais são conservados apenas durante o período necessário para as finalidades previstas para o tratamento.

Princípios de Proteção de Dados



Para endereçar estes riscos, as empresas do Grupo SATA mantêm um programa de iniciativas com o objetivo de implementar procedimentos capazes de proteger os dados pessoais, bem como para monitorizar e melhorar continuamente a conformidade do seu tratamento nos termos do Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD) e outras regulamentações com impacto na privacidade. Foi definido um conjunto de metodologias com vista a salvaguardar a proteção de dados em todos os novos projetos, com o intuito de monitorizar a forma como podem impactar a privacidade dos titulares de dados, nomeadamente:

- avaliações de risco e de impacto;
- processos de *Privacy by Design* e *by Default*;
- 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 de termos de responsabilidade e acordos de tratamento de dados por parte de colaboradores e parceiros.

Por outro lado, e através de análises de risco, tem-se aumentado os níveis de exigência junto dos parceiros do Grupo SATA.

Em prol da transparência e integridade, disponibilizamos as nossas políticas de privacidade, assim como os contactos do Encarregado de Proteção de Dados (EPD) em todos os documentos que procedem à recolha de dados, bem como os contactos do Grupo SATA enquanto entidade responsável pelo tratamento de dados, através dos quais, os titulares dos dados podem exercer os seus direitos e solicitar informação ou esclarecimentos sobre a forma como os seus dados são tratados.

Direitos dos Titulares

- 1** DIREITO DE ACESSO
- 2** DIREITO À NÃO SUJEIÇÃO A DECISÕES AUTOMATIZADAS
- 3** DIREITO À TRANSPARÊNCIA
- 4** DIREITO AO APAGAMENTO
- 5** DIREITO À RETIFICAÇÃO
- 6** DIREITO À LIMITAÇÃO
- 7** DIREITO À NOTIFICAÇÃO
- 8** DIREITO À PORTABILIDADE
- 9** DIREITO À OPOSIÇÃO

Modelo de Governo

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

ASSEMBLEIA GERAL

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

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.

Remuneração

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

Reuniões

N.º reuniões: 7 | % de participação: 100%

Principais deliberações

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

CONSELHO FISCAL

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

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.

Remuneração

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

Reuniões

N.º reuniões: 6 | % de participação: 100%

REVISOR OFICIAL DE CONTAS

Duarte Félix Tavares Giesta

Remuneração

14.650 € pelos serviços de auditoria efetuados e revisão legal das contas.

- Data da primeira designação: 2010
- Número de mandatos: 5
- Duração do mandato: 3 anos civis

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.

Conselho de Administração

Luís Manuel da Silva Rodrigues

Presidente da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos

Remuneração

13.685,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho

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

Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves

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

Remuneração

13.158,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho.

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

Mário Rogério Carvalho Chaves

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

Remuneração

13.158,00 € sobre a qual incide a redução de 5% prevista na Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho.

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

João Delvino de Chaves Batista

Vogal Não Executivo - Representante da Comissão de Trabalhadores da SATA Air Açores

eleito a 09 de outubro de 2020

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

Conselho de Administração

Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves

Presidente da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines, SATA Gestão de Aeródromos e SATA Holding

Remuneração

Sem remuneração (que é paga pela SATA Holding S.A.)

Reuniões

N.º reuniões: 44 | % de participação: 100%

Pelouros

Secretaria Geral
Direção de Vendas & Marca, Marketing e Comunicação
Direção de Sustentabilidade
Direção de Desenvolvimento de Pessoas
Direção de Planeamento e Controlo de Gestão
Direção de *Governance* e *Compliance* Legal
Direção de *Corporate Business Development*
Direção de Rede e Receita que inclui i) Serviço de Carga e ii) Charters
Gabinete de Auditoria Interna
Gabinete de Responsabilidade Social, Segurança e Saúde no Trabalho
Gabinete de Serviços Jurídicos
Gabinete de Proteção de Dados
Gabinete de Relações Externas

Dinis Miguel Carvalho Modesto

Vogal Executivo da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines, SATA Gestão de Aeródromos e SATA Holding

Remuneração

Sem remuneração (que é paga pela SATA Holding S.A.)

Reuniões

N.º reuniões: 43 | % de participação: 98%

Pelouros

Direção Financeira
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

José Carlos Laia Roque

Vogal Executivo da SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines, SATA Gestão de Aeródromos e SATA Holding

Remuneração

Sem remuneração (que é paga pela SATA Holding S.A.)

Reuniões

N.º reuniões: 43 | % de participação: 98%

Pelouros

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
Gabinete de Segurança
Gabinete de Monitorização da Conformidade
Gabinete de Segurança Operacional
Gabinete de Suporte Operacional
Gabinete de Planeamento de Emergência
Coordenação e Controlo Operacional

Célio Elmano Bettencourt Ferreira

Vogal Não Executivo - Representante da Comissão de Trabalhadores da SATA Air Açores

eleito a 08 de novembro de 2022

Reuniões

N.º reuniões: 43 | % de participação: 98%

Gestão do risco

A gestão do risco integra todas as atividades do Grupo 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 das empresas em particular, constituindo-se como as alavancas da exposição das mesmas a um número significativo de riscos.

A gestão do risco está intrinsecamente presente na cultura do Grupo 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.

O modelo de gestão de risco 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 primeira 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 segunda 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 segundo nível. À terceira linha cabe uma função de auditoria independente, executada pela Auditoria Interna.

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 imprevisibilidade do par EUR/USD, o Grupo SATA tem negociados instrumentos financeiros que garantiram em 2023, de forma efetiva, uma cobertura de 26% 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 900m 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.

Eventuais riscos de perda, consequência dos impactos macroeconómicos atuais, obrigam 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 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. Estes produtos permitiram uma poupança de 231m EUR em 2023.



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.

Capital humano

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-mail "I Belong" e encontros internos presenciais.

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.

Reputação e Imagem

A reputação empresarial das empresas do Grupo SATA é um dos nossos ativos mais valiosos, pois impulsiona o nosso sucesso e a sustentabilidade da nossa Empresa. A reputação é construída com base na confiança, integridade, qualidade dos nossos produtos ou serviços, responsabilidade social, ética nos negócios e transparência nas operações.

Por isso, adotamos práticas éticas, realizamos comunicações transparentes e eficazes, monitorizamos a perceção pública, e estamos preparados para lidar com crises e problemas de forma adequada, mantendo um relacionamento saudável com os nossos *stakeholders*.

Proteção de Dados Pessoais

Pela natureza da nossa atividade, o Grupo SATA está naturalmente exposto a riscos referentes à gestão de dados e privacidade. No que diz respeito à defesa dos dados pessoais, implementámos diversas medidas de segurança, de carácter técnico e organizativo, de forma a proteger os dados pessoais que lhe são disponibilizados contra a sua difusão, perda, uso indevido, alteração, tratamento ou acesso não autorizado, bem como contra qualquer outra forma de tratamento ilícito. As entidades terceiras que, no âmbito de prestações de serviços, procedam ao tratamento de dados pessoais do Cliente/ Utilizador em nome e por conta das empresas do Grupo SATA estão também obrigadas, por escrito, a executar medidas técnicas e de segurança adequadas que, em cada momento, satisfaçam os requisitos previstos

na legislação em vigor e assegurem a defesa dos direitos do titular dos dados (nomeadamente, a proteção da privacidade e dos dados pessoais dos Clientes/ Utilizadores). Relativamente ao desenvolvimento e operacionalização do negócio, a segurança das tecnologias de informação e comunicação e a proteção de dados pessoais é assegurada pelo modelo de governança da Empresa para estas matérias, através da implementação de um conjunto de políticas, que são permanentemente monitorizadas e revistas de acordo com as necessidades organizacionais.

Gestão Ambiental

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

Com o objetivo de cumprir com os compromissos mundiais para a redução dos impactos ambientais e propor estratégias na organização, aliadas à monitorização permanente dos respetivos indicadores, promovemos a identificação dos riscos e as respetivas medidas de mitigação, assegurando, também, o acompanhamento das metas e dos objetivos definidos. Neste sentido, em parceria com a IATA, o Grupo SATA aderiu ao IEnvA, programa 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 de sustentabilidade, de acordo com as melhores práticas do setor.



RISCOS OPERACIONAIS

Sistemas de informação e Cibersegurança

No Grupo SATA, todas as áreas de negócio são suportadas por ativos de informação e comunicação geridos para garantir a Segurança 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 à Segurança da Informação no contexto presente e expectável num futuro, onde a dimensão cibernética se assume como um vetor do conflito entre estados, da extorsão económica, e proteção da propriedade intelectual são os vetores fundamentais que estiveram na base do reforço da atenção e robustecimento dos controlos implementados neste domínio.

A Política de Segurança de Informação, posiciona-se não só como um fator competitivo, gerador de confiança nos *stakeholders* (passageiros, colaboradores, prestadores de serviços, parceiros de code-share, parceiros de alianças, bancos e financiadores), mas também como uma responsabilidade crítica no contexto social, considerando a qualificação das empresas do Grupo SATA como prestadores de serviços essenciais.

Esta política de carácter geral é progressivamente aprofundada através da definição de políticas específicas, constituindo este conjunto a base do Sistema Integrado de Segurança de Informação do Grupo SATA.

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 uma Política Anticorrupção que concretiza e especifica os princípios e deveres éticos dele constantes em matéria de honestidade e integridade, nomeadamente no que respeita à relação com terceiros, atribuição de patrocínios, aceitação de ofertas, benefícios e vantagens, gestão de conflitos de interesses e relação com terceiros. Neste âmbito foi igualmente desenvolvida uma nova versão do Manual de Compras, bem como um Regulamento de Fornecedores. A fim de prevenir, detetar e sancionar atos de corrupção e infrações conexas, levados a cabo contra ou através da Empresa, o Grupo SATA desenvolveu um Programa de Cumprimento Normativo que engloba: i) plano de prevenção de riscos de corrupção e infrações conexas (PPR); ii) política anticorrupção; iii) canal de denúncias; iv) programa de formação.

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.

O Grupo SATA tem uma política de tolerância zero face a qualquer ato de corrupção, a qual é permanentemente reforçada através de campanhas de divulgação e sensibilização internas incluindo comunicações dos órgãos de gestão e ações de formação nos termos do Regime Geral de Prevenção da Corrupção. São igualmente disponibilizados vários canais de reporte de irregularidades, que são geridos de forma autónoma, independente e confidencial/anónima pelo *Chief Compliance Officer*.

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.

Intempéries, acidentes e outros constrangimentos

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 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.

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.

Trabalhadores

922

ano 2022: 732
ano 2021: 702

Horas de formação

64.725

ano 2022: 78.330
ano 2021: 48.467

Consultas médicas realizadas

695

ano 2022: 642
ano 2021: 512

A nossa comunidade

200

 iniciativas

Mais do que servir os nossos clientes no transporte diário de passageiros e de bens, em 2023, a Azores Airlines e a SATA Air Açores reiteraram o seu compromisso em contribuir para o bem-estar da comunidade em que operam. Esta dedicação foi evidenciada por mais de 200 ações de apoio a iniciativas solidárias, culturais e desportivas promovidas pelas empresas.

Os nossos clientes e parceiros

Em 2023, implementámos uma variedade de ferramentas que visaram não só aumentar a eficiência de várias áreas da empresa, como também elevar a qualidade dos serviços prestados aos nossos clientes e parceiros.

SOCIAL

Reconhecemos os recursos humanos como o cerne do nosso sucesso. Assim, priorizamos a criação de um ambiente laboral saudável e motivador, capaz de garantir a segurança e o bem-estar de cada trabalhador.

Neste contexto, em 2023, reforçámos a implementação de políticas corporativas, programas de formação e iniciativas de saúde e bem-estar, capazes de fortalecer a valorização dos nossos trabalhadores e incentivá-los a oferecer o melhor serviço aos nossos clientes e à comunidade.

Alinhamento com os ODS



As nossas pessoas



TRABALHADORES POR GÉNERO

Os dados relativos à distribuição de trabalhadores por género na SATA Air Açores indicam uma discrepância significativa, com uma maioria de trabalhadores do sexo masculino, representando 67% do total, em comparação com apenas 33% de trabalhadoras do sexo feminino. Esta disparidade pode refletir tendências históricas e estruturais no setor da aviação, onde tradicionalmente há uma predominância de homens em certas funções e posições.



A distribuição geográfica dos trabalhadores da SATA Air Açores permanece constante em relação ao ano anterior, com quase todos os trabalhadores localizados nas ilhas dos Açores e apenas um em Portugal continental, o que se justifica pelo facto de todas as operações da empresa se realizarem no arquipélago.

TRABALHADORES POR LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA

Trabalhadores por faixa etária	2022	2023
Baby Boomers (nascidos entre 1945-1964)	21	16
Geração X (1965-1984)	463	455
Geração Y (1985-1999)	358	432
Geração Z (a partir de 2000)	5	19
Geração Y em funções de liderança	10	16

TRABALHADORES POR FAIXA ETÁRIA

A decisão de investir no crescimento da Geração Y em funções de liderança reflete o compromisso da empresa em promover um ambiente de trabalho diversificado, onde são valorizadas as competências digitais, inovação e flexibilidade dessa geração, ao mesmo tempo em que reconhece a importância da experiência e conhecimento das gerações anteriores. Acreditamos que a troca de conhecimentos e experiências entre as diferentes gerações enriquece o ambiente de trabalho e fortalece a cultura organizacional.



A predominância de trabalhadores com contratos permanentes (89%) evidencia o compromisso da SATA Air Açores com a estabilidade e segurança laboral. Os restantes 11% que detêm contratos temporários desempenham um papel crucial na adaptação às flutuações sazonais das necessidades operacionais da organização.

TRABALHADORES POR TIPO DE CONTRATO



INDICADORES DE FORMAÇÃO

Formação por áreas da empresa	Operações de voo	Manutenção	Handling	Comercial	Outras áreas
Volume de formandos	314	389	3.963	1	381
Volume de horas	8.390	2.352	52.020	35	1.927,5

Em 2023, destacaram-se as formações contínuas obrigatórias para manter as qualificações dos operacionais e a qualificação de novos operacionais durante o Verão IATA. Em relação à cibersegurança, mantivemos formações como o curso "Cidadão Ciberseguro" e atividades de sensibilização. Também iniciámos formações IATA sobre Sustentabilidade Ambiental para todos os trabalhadores como

parte dos esforços para a certificação IEnvA. Como entidade formadora, a SATA Air Açores ofereceu um curso Inicial de Tripulantes de Cabine e realizou sessões de formação de reciclagem para agentes transitários, conforme o seu programa de formação em mercadorias perigosas.

SATA Saudável

O propósito do Programa SATA Saudável é fornecer um ambiente de trabalho saudável, focado no bem-estar e na saúde mental, assegurando a segurança e o equilíbrio dos trabalhadores e reduzindo o impacto dos riscos psicossociais.

Neste contexto, para além das consultas de rotina obrigatórias, rastreios de saúde habituais e participação de seguros de saúde a todos os trabalhadores, demos continuidade a projetos e parcerias que visam promover o equilíbrio físico e mental de todos os trabalhadores.



491
consultas médicas periódicas

88
consultas médicas ocasionais

116
consultas médicas de admissão

Este projeto foi criado com o intuito de proporcionar a todos os trabalhadores um ambiente de trabalho saudável a partir de três eixos fundamentais: a Promoção, a Prevenção e a Intervenção.

Em consonância com a nossa política de Sustentabilidade Social, Cidadania e Voluntariado, continuamos a parceria com a empresa UPNDO.

A UPNDO é uma plataforma digital que combina gamificação, competição positiva e responsabilidade social, medindo a atividade física dos seus utilizadores e combatendo o sedentarismo no local de trabalho. Esta colaboração tem o benefício duplo de converter a atividade física dos trabalhadores participantes em doações para ONGs escolhidas por eles, gerando benefícios para a comunidade.

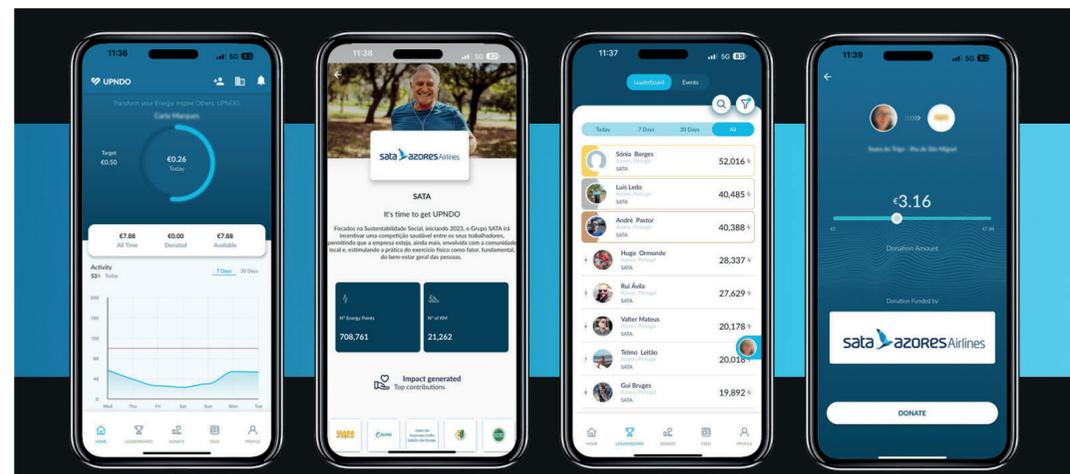


430
Trabalhadores aderiram à app

50.000
Kms percorridos no total

3.570€
Valor de doações

4.000€
Valor angariado



Consultas de psicologia em parceria com a Workwell

Proporcionámos um serviço de acompanhamento psicológico personalizado, que inclui teleconsultas de psicologia (confidenciais e anónimas), webinars sobre bem-estar e autocuidado, e uma linha de apoio psicológico, disponível 24 horas por dia.

A Linha de Apoio Psicológico tem como objetivo oferecer suporte emocional às pessoas que enfrentam dificuldades psicológicas ou crises emocionais, fornecendo assistência imediata e acessível, contribuindo para a promoção da saúde mental e prevenção de situações graves.

73

trabalhadores usufruíram de consultas de psicologia

150

atendimentos telefónicos da linha de apoio psicológico

183

consultas presenciais e video-consultas



Desenvolvemos novas políticas internas

Com o intuito de garantir um ambiente de trabalho em que todos os direitos dos trabalhadores são plenamente respeitados e, ao mesmo tempo, proporcionar um maior equilíbrio entre a vida pessoal e profissional, acrescentámos às políticas internas do Grupo SATA a Política de Teletrabalho.

Foram, também, revistas e implementadas a Política de Boa Conduta para a Prevenção e Combate ao Assédio no Trabalho e, com especial relevo, a Política de Prevenção e Controlo do Consumo de Álcool e Substâncias Psicoativas ou Psicotrópicas. Informação mais detalhada sobre as Políticas Corporativas pode ser consultada em [azoresairlines.pt](https://www.azoresairlines.pt).

Durante o ano de 2023 foram efetuados 14 rastreios nas diversas Escalas do Grupo SATA, abrangendo um total de 98 colaboradores com acesso ao lado ar.

Foram efetuadas, também, auditorias aos locais de trabalho com o objetivo de identificar e reduzir os perigos que possam afetar o bem-estar dos colaboradores. O nosso foco foi eliminar ou controlar os potenciais riscos que poderiam levar ao absentismo, à redução da produtividade e à degradação do ambiente de trabalho.



Criar laços sociais entre colegas e fortalecer o espírito de equipa

Team Building e confraternização entre colegas

Ao longo do ano, realizámos encontros internos com o Conselho de Administração em todas as escalas da SATA, para promover o diálogo, a troca de ideias e a compreensão das realidades de diferentes áreas do Grupo SATA.

No Natal, oferecemos um evento especial para os trabalhadores e suas famílias, com uma sessão do Circo Mágico de Natal e um momento de confraternização.

Participação nos Wellbeing Games

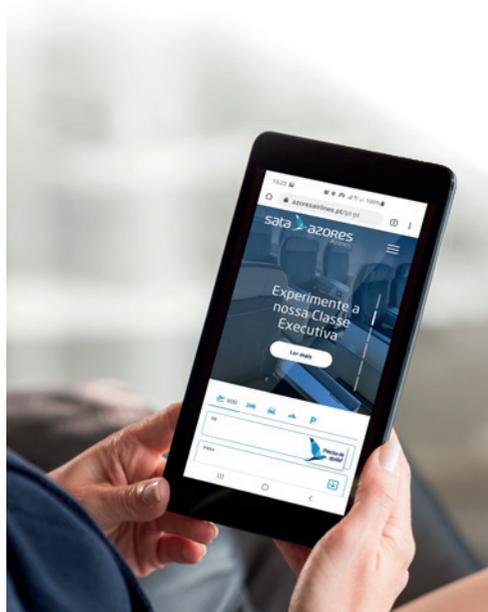
Os Wellbeing Games 2023 foram um evento multidesportivo inter-empresas com a duração de um dia com o objetivo de promover o Bem-Estar e aumentar os níveis de *engagement* dos seus colaboradores. Neste evento inovador em Portugal, os trabalhadores competem em várias modalidades desportivas pela sua empresa, num ambiente de convívio e ao ar livre, promovendo a saúde, team building, *networking*, motivação e aumento da produtividade e redução do absentismo.



Na primeira edição dos WBG várias equipas de trabalhadores do Grupo SATA participaram nas modalidades de futebol, padel, ténis de mesa e corrida.

Os nossos clientes

Sendo os clientes o centro do nosso negócio e o foco principal das nossas iniciativas, implementámos projetos com o objetivo de melhorar continuamente nossos serviços.



25% aumento de visitas em 2023 comparativamente a 2022

CONTINUÁMOS A OTIMIZAR O NOSSO SITE com constantes melhorias na usabilidade do site, como a integração de um fluxo de reservas mais intuitivo para o programa stopover.

Novos métodos de pagamento, como MBWay, Bizum ou transferência bancária instantânea, que facilitam a confirmação das transações através do smartphone.

Atingimos, em 2023, o marco de mais de 7 milhões de visitas ao nosso website e mais de 100 mil downloads da SATA Azores Airlines app.

24 horas, 7 dias por semana

UM CONTACT CENTER DISPONÍVEL para atender às necessidades dos passageiros que se encontram em diferentes destinos e fusos horários.

165101
Chamadas atendidas
82935
Emails tratados
28722
Live chat e messenger

115% aumento de membros comparativamente a 2022

OBSERVÁMOS UM CRESCIMENTO MUITO ACENTUADO DE MEMBROS SATA IMAGINE

70.343
membros SATA IMAGINE

Oferecemos a possibilidade de usar milhas do programa SATA IMAGINE para reduzir o custo do bilhete.



USAMOS A TECNOLOGIA PARA AGILIZAR PROCESSOS

Em 2023, implementámos várias soluções tecnológicas para agilizar processos, reduzir custos e aprimorar a interação entre trabalhadores, clientes, consultores e auditores. Exemplos incluem:

- o "Purser Room", que facilita a elaboração de relatórios de voo com detalhes dos passageiros por assento;
- o "APD PNC", para avaliação de desempenho de pessoal navegante;
- a "Gestão de autorizações TMA (Técnico de Manutenção de Aeronaves)", que otimiza as emissões de autorizações, aprimorando, também, auditorias de segurança e qualidade;
- o "Formulário de requisições vouchers para irregularidades", que simplifica o processo de atribuição de vouchers de hotel pelas escalas.

TRABALHAMOS NA CAPTAÇÃO E FIDELIZAÇÃO DE CLIENTES E PARCEIROS

Criámos soluções tecnológicas para uma distribuição mais eficiente e personalizada dos nossos voos aos agentes de viagens, com acesso a conteúdo mais rico e serviços adicionais.

Ativámos os Serviços Especiais (transporte de equipamentos desportivos, instrumentos musicais e animais) e bagagem pré-paga nos agentes de viagens Travelport, ampliando a oferta de serviços nos canais de vendas indiretos.

Desenvolvemos um upgrade à plataforma B2B (*business to business*) para agentes não IATA, garantindo mais produtos e serviços nos canais de vendas indiretos.

Ações de Promoção

Desenvolvemos ações de promoção junto dos agentes dos Açores, como tertúlias e viagens de familiarização com o destino, destacando as nossas rotas e serviços.

Organizámos e participámos em webinars nos mercados português e norte-americano, em parceria com o nosso *General Sales Agent* e com a Associação de Promoção da Madeira, para divulgar o destino Açores, o Grupo SATA, o novo modelo tarifário e o plano de exploração.

Continuámos a apostar no fortalecimento da Marca



Consolidámos a nossa **presença nas redes sociais**, com um aumento significativo de seguidores e de interação entre utilizadores, e destacando a relevância dos nossos canais na proximidade com o público e na divulgação de novidades e promoções.

+ 20,929
seguidores em 2023

16,51%
Média de interações do público com as publicações do Grupo SATA, como cliques, reações, partilhas, comentários, identificações e mensagens.

Marcámos **presença nos mercados** relevantes através de campanhas offline e digitais, assim como em feiras e eventos, promovendo os nossos destinos com foco na qualidade e na segurança.

74 26
Campanhas Presenças em feiras e eventos

Continuámos a aprimorar a comunicação e imagem da nossa marca, através da **divulgação dos nossos destinos** durante todo o ano e da **renovação das nossas lojas**, com o intuito de as tornar mais atrativas e alinhadas com a identidade da nossa marca.

Emissões de CO₂ (tCO₂)

28.785

ano 2022: 26.065
ano 2021: 20.601

Emissões por passageiro (gCO₂/PKM)

151,2

ano 2022: 157
ano 2021: 171

Jet Fuel (t)

8.824

ano 2022: 7.965
ano 2021: 6.311

Fuel GSE/Viaturas (l)

159.440

ano 2022: 155.362
ano 2021: 114.079

Eletricidade (KWh) ¹

1.206.252

ano 2022: 812.714
ano 2021: 603.654

Eficiência Jet Fuel (l/100pkm)

6,00

ano 2022: 6,23
ano 2021: 6,78

Resíduos (t)

111,8

ano 2022: 65,8
ano 2021: 54,9

Água (m³) ¹

26.268

ano 2022: 16.118
ano 2021: 11.207

AMBIENTE

As companhias aéreas foram pioneiras na adoção de medidas que promovem a diminuição da pegada ambiental e tem alcançado resultados, ano após ano.

Alinhamento com os ODS



¹Foram considerados os seguintes cálculos de estimativa:
Eletricidade - Tarifa de Baixa Tensão Normal (Fonte: Eletricidade dos Açores)
Água - Média dos tarifários de abastecimento de água, 2º escalão (Fonte: Municípios dos Açores).

a estratégia de sustentabilidade

O Grupo SATA assume o tema da sustentabilidade como algo transversal à organização e como um fator estratégico para o desenvolvimento das empresas e do negócio.

Os nossos compromissos

2022

Implementar o programa IEnvA - IATA Environmental Assesment. ✓

Implementar um programa de compensação voluntário de carbono. ✓

2023

Obter a certificação do programa IEnvA. ✓

Eliminar o plástico descartável a bordo das aeronaves. ✓

2025

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

2030

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

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

2050

Atingir a neutralidade carbónica.

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

Resultados em 2023

Revisão da Política de Sustentabilidade

Em 2023, procedemos à revisão da nossa Política de Sustentabilidade que determina os compromissos ambientais, sociais e de governança, alinhados com a estratégia ESG.

Certificação IEnvA

Este programa que teve início em 2022, viu reconhecido o seu registo e certificação após a realização da auditoria externa, em maio de 2023. De igual modo, e no mesmo processo, também obtivemos a certificação *Illegal Wildlife Trade* que assume o compromisso de preservação das espécies em extinção e ameaçadas pelo tráfico ilegal. Assim, a SATA Air Açores e a Azores Airlines tornaram-se nas primeiras companhias aéreas portuguesas a obter as referidas distinções.



A certificação do programa incidu nas áreas de Operações de Voo e Atividades Corporativas. Em 2024, vamos estender o IEnvA ao MRO (*Maintenance, Repair and Overhaul*).

IATA Environmental Assessment é um programa da IATA, que desenvolve e garante a implementação de práticas ambientais robustas e específicas para o setor da aviação.

Ao alcançarem estas certificações, as companhias aéreas SATA Air Açores e Azores Airlines demonstraram que estão a implementar políticas e procedimentos ambientais eficazes e que estão a monitorizar os progressos por forma a melhorar, continuamente, o seu desempenho ambiental. Esta certificação confere, em simultâneo, o cumprimento da norma ISO 14001:2015.



IATA Carbon Offset Program

3.749

ano 2022: 2.731

passageiros compensaram as suas viagens

114

ano 2022: 86,8 tCO₂

emissões compensadas pelos passageiros da SATA Air Açores

1.718\$

ano 2022: 1.303 USD

financiamento alcançado pela compensação de emissões dos passageiros

Continuamos a disponibilizar aos nossos passageiros a possibilidade de compensarem as emissões de carbono da sua viagem.

As compensações obtidas revertem para o projeto *Clean Water and Cooking, Guatemala* - certificado pela IATA - que consiste em melhorar a saúde das famílias deste país, através do fornecimento de fogões e dispositivos de purificação de água. O financiamento climático fornece ainda um impulso vital a esse empreendimento social, mitigando o abate de cerca de 2.000 de árvores por dia e contribuindo para uma redução de até 200.000 toneladas de emissões de CO₂ por ano. De considerar que na Guatemala rural 55% das famílias não têm acesso a água potável. As alternativas, água fervida ou engarrafada, são demoradas e caras. O consumo de lenha, que é usada para ferver e purificar a água, contribuiu para a perda desenfreada de mais da metade das florestas do país nos últimos 50 anos.

O Grupo SATA continua a desenvolver esforços para que os Açores possam vir a ter projetos de compensação de carbono, para que as pessoas que voam de, para e nos Açores efetuem esta compensação em benefício da Região.

Emissões de CO₂

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

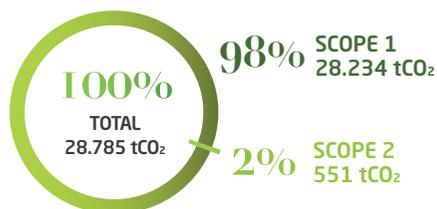
28.785 tCO₂

ano 2022: 26.065
ano 2021: 20.601

Total de emissões de carbono (tCO₂)

Métrica da pegada de carbono

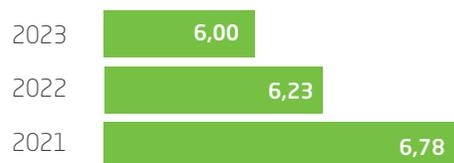
	2021	2022	2023
Scope 1 (Jet Fuel)	19.879	25.089	27.794
Scope 1 (Fuel - GSE)	314	428	439
Scope 2 (Eletricidade)	407	548	551



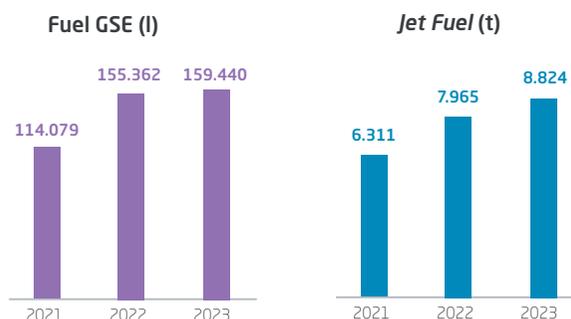
Eficiência energética

O consumo específico de combustível por passageiro permite monitorizar a eficácia das medidas de eficiência do combustível. Ao longo dos anos a SATA Air Açores tem implementado diversas medidas operacionais para a otimização do consumo de *Jet Fuel*.

Consumo de Jet Fuel (l/100pkm)



i (l/100pkm) - consumo de combustível (em litros) por passageiros em cada 100 quilómetros.



Intensidade carbónica por passageiro

Continuamos a apresentar melhoria na eficiência carbónica por passageiro.

151,2 gCO₂/PKM

ano 2022: 157
ano 2021: 171
ano 2020: 225,1
ano 2019: 149,7

i A eficiência de carbono por passageiro é a métrica mais usada no setor da aviação e é representada em gCO₂/PKM (gramas de dióxido de carbono por passageiro - quilómetro).



Operação terrestre

Gradualmente, estão a ser substituídas viaturas e equipamentos GSE (Ground Support Equipment) a combustão por unidades elétricas, contribuindo para a redução do consumo de combustível fóssil e respetivas emissões de carbono. A redução do ruído e melhoria da qualidade do ar é, também, uma das vantagens que decorre com esta estratégia.

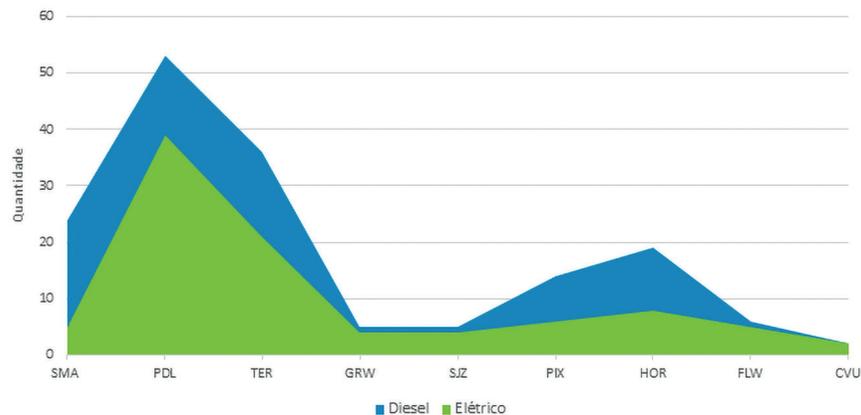
A aquisição de GSE elétrico depende da sua tipologia e opções disponíveis no mercado. Continuamos atentos à evolução, por forma a adotar as melhores opções, quando a alternativa eléctrica não se apresenta.

A percentagem atual de GSE/Viaturas elétricas na SATA Air Açores é de

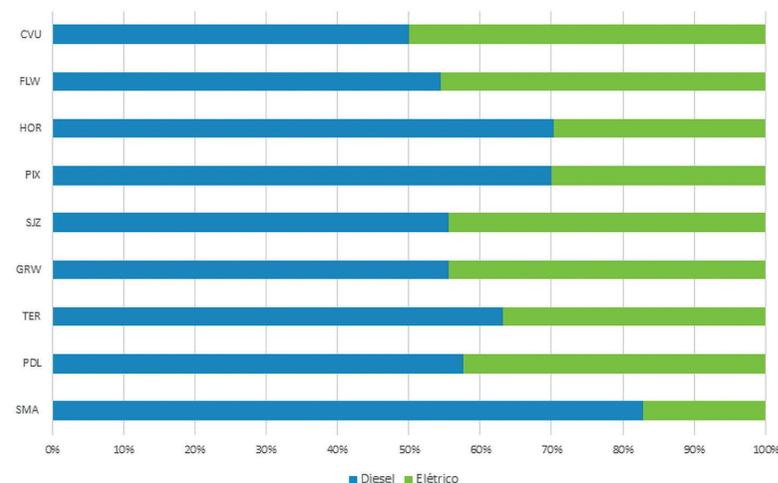
36%

ano 2022: 33%
ano 2021: 28%

Quantidade de unidades elétricas e a diesel



Diesel vs Elétrico



i Todas as escalas dos Açores operam com GSE elétricos. As escalas de Ponta Delgada, Terceira e Flores apresentam uma percentagem de GSE elétricos superiores à média do Grupo SATA.

Resíduos

Nas diversas atividades da SATA Air Açores são produzidas várias tipologias de resíduos. O Plano Interno de Prevenção e Gestão de Resíduos assegura a estratégia e hierarquia de resíduos (prevenir, reutilizar, reciclar, valorizar e eliminar). Os resíduos são geridos de forma responsável e de acordo com as boas práticas e requisitos legais.

Sistema Integrado de Gestão

Para cumprir com os requisitos de gestão de fluxos de resíduos (pneus, óleos, pilhas e embalagens) transferimos a responsabilidade de gestão a entidades devidamente licenciadas e capazes de assegurar a economia circular.

Redução de Resíduos a bordo

Têm sido gradualmente implementadas medidas de redução de embalagens de plástico de utilização única (SUP), com a substituição destas por materiais recicláveis e mais ecológicos.

Em 2023, deixamos de utilizar *single use plastic* (SUP) em todos os nossos voos.

Resíduos por ilha	2023	2022
Santa Maria	2,84 t	1,4 t
S. Miguel	88,37 t	51,4 t
Terceira	20,21 t	1,6 t
Graciosa	0 t	0,04 t
São Jorge	0 t	0,0 t
Pico	0,1 t	0,3 t
Horta	0,33 t	10,23 t
Flores	0 t	0,73 t
Corvo	0 t	0 t

A produção de resíduos é superior nas escalas com maior operação.

Tipo de resíduo	Peso (t)
RSU e mistura de resíduos	19,15
Papel e cartão	6,97
Embalagens e absorventes contaminados	2,10
Plástico	6,47
Óleos, combustíveis e lubrificantes	3,13
Tintas e solventes	1,06
Madeira	36,00
Equipamento elétrico e eletrónico	15,52
Baterias e pilhas	9,02
Sucata e metais ferrosos	8,60
Águas oleosas	7,80
Materiais impróprios para consumo	0,96
Pneus	0,81
Filtros	0,62
Outros resíduos	0,48
Vidro	0,19
Lâmpadas fluorescentes	0,09

Em 2023, iniciou-se o encaminhamento de madeira, plásticos e mistura de resíduos produzidos no terminal de cargas de Ponta Delgada, uma vez que foi restringida a deposição destes resíduos nos ecopontos da entidade gestora do Aeroporto João Paulo II.

O aumento do quantitativo de resíduos encaminhados está relacionado com a valorização de viaturas de handling obsoletas e seus componentes elétricos, assim como o envio de resíduos produzidos no terminal de cargas de Ponta Delgada.

Aumentamos significativamente a valorização de resíduos, com uma percentagem superior ao objetivo definido (75%), o que demonstra a orientação do Grupo SATA para este tema.

Apesar do aumento da quantidade em toneladas de resíduos perigosos encaminhados este ano, a percentagem de valorização destes é de 99%.

Valorização de resíduos

89,4% ano 2022: 70,7%
ano 2021: 75,7%

Resíduos perigosos

20,9 t ano 2022: 7,0 t
ano 2021: 8,5 t

Pneus recauchutados

320 ano 2022: 191
ano 2021: 179

Resíduos encaminhados

112 t ano 2022: 65,8 t
ano 2021: 54,9 t

Deposição em aterro

10,6% ano 2022: 29,3%
ano 2021: 24,3%

Resíduos não perigosos

91 t ano 2022: 58,8 t
ano 2021: 46,4 t

Pilhas e acumuladores colocados no mercado

100 ano 2022: 20
ano 2021: 0

Projetos e Iniciativas

A SATA Air Açores participa em diversos projetos e iniciativas com foco na sustentabilidade ambiental.



Cartilha de Sustentabilidade dos Açores

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.

O Grupo SATA mantém a participação ativa nesta iniciativa, que permite um acompanhamento contínuo por especialistas em sustentabilidade, garante consultoria e capacitação especializadas, sendo complementadas com a disponibilização de diversas ferramentas técnicas e recursos personalizados.



IATA CO2 Connect

A SATA Air Açores e a Azores Airlines são parceiras piloto nesta iniciativa da IATA, que disponibiliza uma calculadora de CO₂ baseada em dados precisos das companhias aéreas, utilizando cálculos e metodologias recomendadas e aprovadas pelo setor, assegurando a transparência do impacto ambiental da viagem do passageiro.



Roteiro para a Neutralidade Carbónica

O Grupo SATA participou na elaboração do Roteiro para a Neutralidade Carbónica dos Açores, integrado no Grupo de Trabalho dos Transportes. Este é um documento estratégico que define os objetivos, metas e ações para atingir a neutralidade de carbono na região, até 2050.



Stakeholders de Carbono

As empresas do Grupo SATA participam ativamente no Programa de Gestão de Carbono (níveis 4 e 5) gerido pela ANA Aeroportos, que visou a Certificação ACA - Airport Carbon Accreditation, para o AJPII. O Grupo SATA integra os grupos de trabalho de "Aviation", "Handling" e "Energy" nos quais são definidas estratégias conjuntas de sustentabilidade ambiental, no que diz respeito à redução das emissões de carbono.



ZEROAVIA Study

A ZeroAvia está a desenvolver motores de hidrogénio elétricos de emissão zero, bem como peças associadas, soluções de reabastecimento, equipamentos e infraestrutura.

A SATA Air Açores participou neste projeto, que tem por objeto o estudo económico e ambiental, tendo como base a introdução de motores de aeronave com zero emissões.



Projeto CHYLA

O *Credible Hybrid Electric Aircraft* (CHYLA) foi um projeto financiado pela União Europeia, inserido no programa *CleanSky*, que teve como objeto o estudo e desenvolvimento de tecnologia e design híbrido-elétrico para aeronaves. O projeto esteve a cargo da *TU Delft* (*Delft University of Technology*) e consistiu na definição de um modelo real de rede adaptado ao desenvolvimento de motores de propulsão elétricos. A SATA Air Açores disponibilizou os seus dados operacionais para contribuição do desenvolvimento deste estudo.



AZEA

A SATA Air Açores e a Azores Airlines integram a Aliança Zero Emissões para a Aviação (AZEA) que tem como propósito garantir a integração de aeronaves movidas a hidrogénio e a eletricidade nas suas frotas, até ao ano de 2050. 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, empenhados em congregar todos os esforços para alcançar a descarbonização da aviação nos próximos anos.



Página de Sustentabilidade

Continuámos a atualizar toda a informação sobre o tema da Sustentabilidade na SATA no portal do colaborador "MySATA", na página da "Direção de Sustentabilidade", assim como no site oficial do Grupo SATA, para manter atual e disponível a evolução das ações e medidas implementadas.

Formação e capacitação



Gestão Ambiental

Criámos e definimos um conteúdo programático, sobre Gestão Ambiental, para disponibilizar internamente em formato *e-learning*. Esta nova abordagem garante a abrangência a todas as categorias profissionais de forma mais eficiente. Em 2024, prespetiva-se que a formação *e-learning* seja lançada.

IEnvA

No âmbito da Certificação IEnvA, é relevante que os trabalhadores das áreas afetas estejam envolvidos no desenvolvimento do programa. Em 2023, 90 trabalhadores das áreas abrangidas pelo IEnvA realizaram a formação *IEnvA General Awareness Training*.

Capacitação Interna

Atentos aos desenvolvimentos do setor, tendências e orientações da União Europeia, a Direção de Sustentabilidade participa ativamente em vários eventos e formações, os quais se traduzem em conhecimento sobre temas de Sustentabilidade. Em 2023, participou em cerca de 55 eventos (*webinars*, fóruns, *working groups*, sessões de *insight*, etc), dos quais se destacam:

- Formação ESG Academy*
- Workshop do Roteiro para Neutralidade Carbónica*
- Working Group de Stakeholders de Carbono*
- Working Group de Cluster ODS 13*
- IEnvA General Awareness Training*
- IATA World Sustainability Symposium*
- IEnvA Oversight Council*

Sensibilização Ambiental

Lançámos várias campanhas ambientais, utilizando os canais de comunicação internos.

Vamos limpar a Praia das Milícias?

Iniciativa interna que teve por objetivo manter as praias limpas e sensibilizar a comunidade para a necessidade urgente de sermos todos agentes de mudança e guardiões da natureza. A ação ocorreu na Praia das Milícias, ilha de São Miguel.

Dia Internacional da Biodiversidade

Campanha sobre a importância da biodiversidade na vida da Terra. Divulgação de um vídeo de sensibilização.

Dia Mundial do Ambiente

O Grupo SATA associou-se à IATA (International Air Transport Association) e às Nações Unidas nesta relevante comemoração que tem como tema “soluções para a poluição plástica”, no âmbito da campanha #CombataAPoluiçãoPlástica.

Dia Internacional de Limpeza Costeira

O Grupo SATA associou-se à iniciativa de limpeza costeira, promovida pela Fundação Oceano Azul, que tem por objetivo unir grupos de voluntários de setores públicos e privados num importante objetivo comum: ajudar a limpar o lixo marinho dos oceanos.

Dia Nacional da Sustentabilidade

Sendo 2023 o primeiro ano em que se assinalou o Dia Nacional da Sustentabilidade, foram divulgadas medidas, indicadores e boas práticas de ESG, implementadas na organização, como forma de envolvimento dos stakeholders.

Dia Europeu da Reciclagem de Pilhas
Campanha de sensibilização, a incentivar as pessoas para a adoção de práticas de reciclagem responsáveis.

Passageiros transportados (pessoas)

951.565

% YoY: 14%
ano 2022: 837.236
ano 2019: 766.642

Número de voos (voos)

18.737

% YoY: 8%
ano 2022: 17.314
ano 2019: 15.290

Lugares oferecidos (lof)

1.283.593

% YoY: 10%
ano 2022: 1.166.318
ano 2019: 1.001.770

Taxa de ocupação (load factor)

76%

YoY: + 2 p.p.
ano 2022: 73%
ano 2019: 78%

EBITDA¹ (milhares de €)

11.429

% YoY: 46%
ano 2022: 7.835
ano 2019: 15.287

Resultado líquido (milhares de €)

-9.972

% YoY: -297%
ano 2022: -2.511
ano 2019: 1.980

Dívida líquida (milhares de €)

68.419

% YoY: -66%
ano 2022: 208.372²
ano 2019: 252.844

Gastos em combustível
(milhares de € | custos³ %)

9.057 | 9%

% YoY: -11%
ano 2022: 10.191 | 12%
ano 2019: 5.045 | 7%

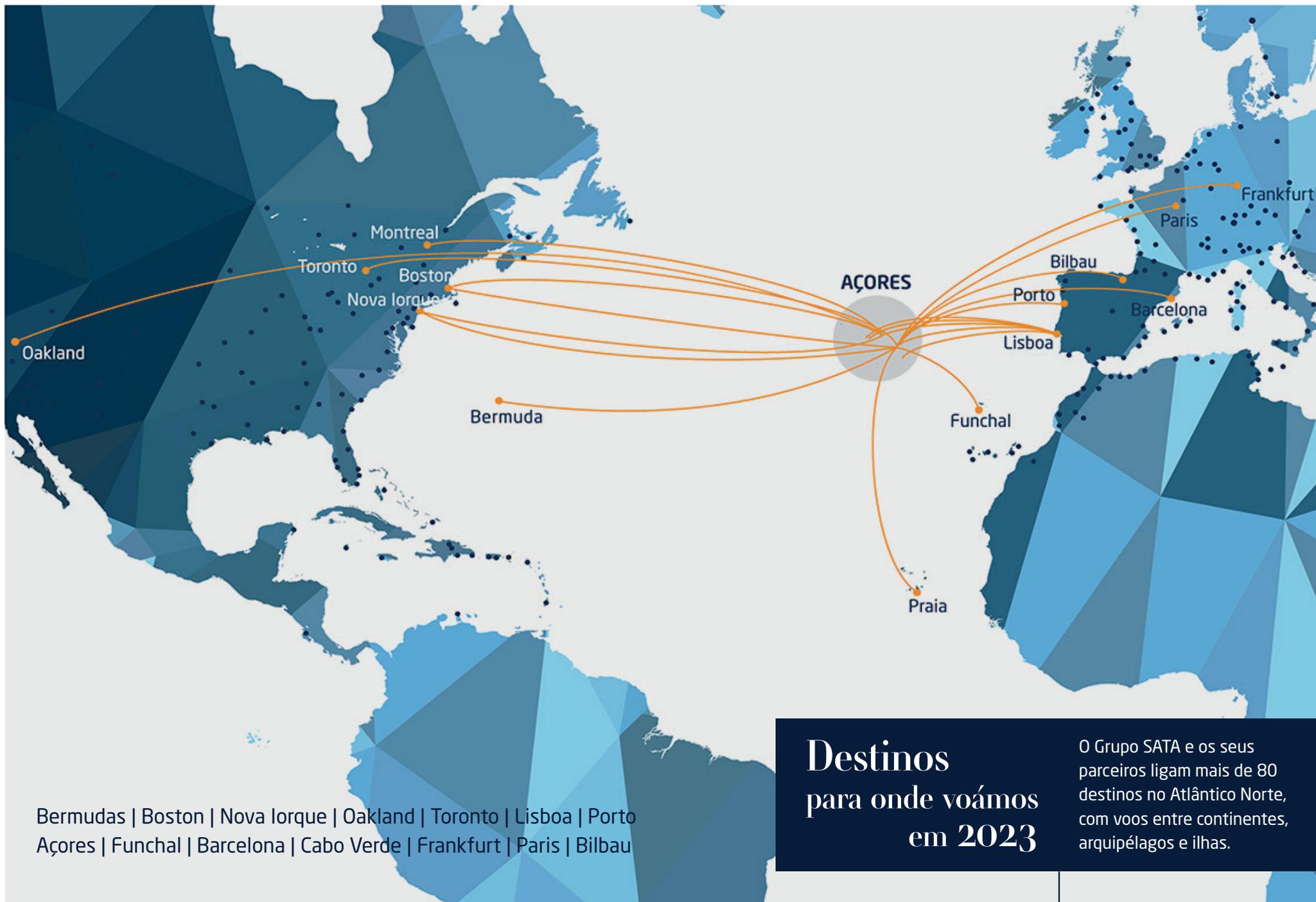
DESEMPENHO

Aspeto fundamental na trajetória positiva de uma empresa em direção à recuperação e sustentabilidade a longo prazo, a sinergia entre o desempenho operacional e financeiro é essencial para a recuperação sustentável, permitindo não apenas superar desafios passados, mas também construir uma fundação resiliente para enfrentar o futuro.

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

²Valor corrigido após publicação do Relatório 2022.

³Gastos operacionais excluindo depreciações e amortizações, gastos de reestruturação e imparidades.



Bermudas | Boston | Nova Iorque | Oakland | Toronto | Lisboa | Porto
 Açores | Funchal | Barcelona | Cabo Verde | Frankfurt | Paris | Bilbao

**Destinos
 para onde voámos
 em 2023**

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

Uma frota versátil e adaptada à singularidade da operação aérea inter-ilhas.

A SATA Air Açores conta com cerca de oito décadas de operação aérea entre as ilhas do Arquipélago dos Açores. Com o propósito de bem servir a população residente e os visitantes, a companhia aérea tem contado com uma frota versátil, adaptada ao tipo de operação aérea que realiza, composta por modelos Bombardier Dash 8 Q400 NextGen e Bombardier Dash 8 Q200.



A frota da **SATA Air Açores** inclui presentemente:
Dash 8 Q400 NextGen
Dash 8 Q200



Evolução do segmento de negócio



8%

aumento de voos relativamente a 2022

10%

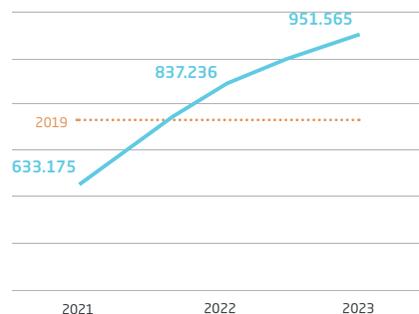
aumento de lugares oferecidos relativamente a 2022

14%

aumento de passageiros relativamente a 2022

76%

Load factor

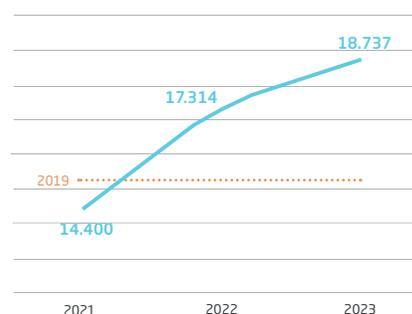


Passageiros transportados

A SATA Air Açores, responsável pelas ligações aéreas entre as nove ilhas dos Açores, transportou quase um milhão de passageiros (951.565) em 2023, mais 24% do que em 2019 e mais 14% do que em 2022, o correspondente a mais 114 mil passageiros transportados, face ao ano de 2022.

A companhia aérea regional realizou 18.737 voos, mais 23% e 8% face a 2019 e 2022, respetivamente, o que representou um acréscimo de oferta de 1.423 voos, em 2023.

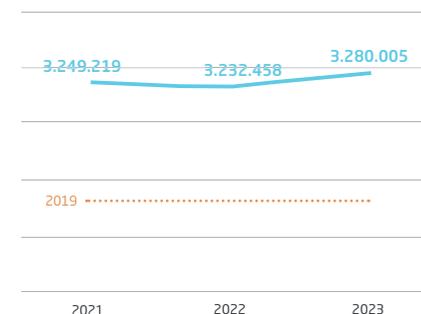
Alcançámos um Load factor médio de 76%, (-2 p.p. vs 2019 e +2 p.p. vs 2022), estabilizado nos 70% de forma consistente ao longo de quase todo o ano.



Número de voos realizados

Não obstante o aumento de produção, com um total de 18.737 voos realizados, a companhia aérea apresentou uma taxa de regularidade acima dos 94,9%, o que significa que apenas 5,1% dos voos foram cancelados (na sua maioria devido a condições atmosféricas adversas à operação).

O aumento consistente de passageiros transportados representa um marco de sucesso e um testemunho do compromisso das companhias aéreas para com a excelência de serviços que querem continuar a prestar.



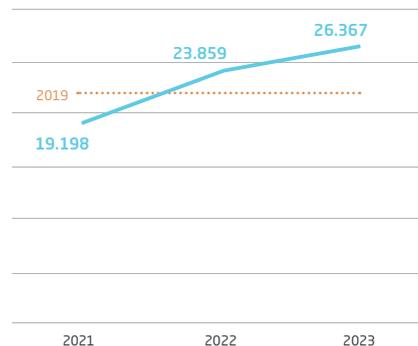
Carga e correio (kg)

Em 2023, o volume de carga e correio transportado pela SATA Air Açores manteve-se em linha com os valores de 2022, confirmando-se a tendência de crescimento desde 2020.

Deste modo, transportamos na SATA Air Açores em 2023, mais 1% (+48 tons) de carga e correio do que o registado em 2022, mas mais 16% (+455 tons) do que os valores de 2019, confirmando-se a tendência de crescimento.

Assistência a Aeronaves

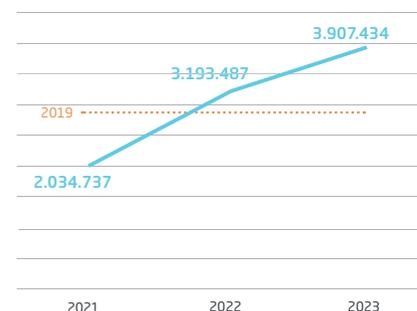
Em linha com a evolução do tráfego nos aeroportos da região, mantivemos a tendência de crescimento da atividade desenvolvida pelo serviço de assistência a aeronaves da SATA Air Açores.



Δ vs 2022: 11%
Δ vs 2019: 20%

Voos assistidos

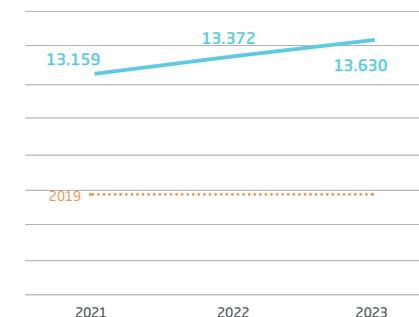
2023 encerrou com uma evolução positiva no número de voos assistidos de 11% face a 2022 e 20% relativamente a 2019, quando a operação ainda não tinha sofrido os efeitos da pandemia de covid-19.



Δ vs 2022: 22%
Δ vs 2019: 36%

Passageiros assistidos

O número de passageiros assistidos nos aeroportos e aeródromos açorianos apresentou um crescimento de 22% e 36% face ao ano de 2022 e 2019, respetivamente.



Δ vs 2022: 2%
Δ vs 2019: 19%

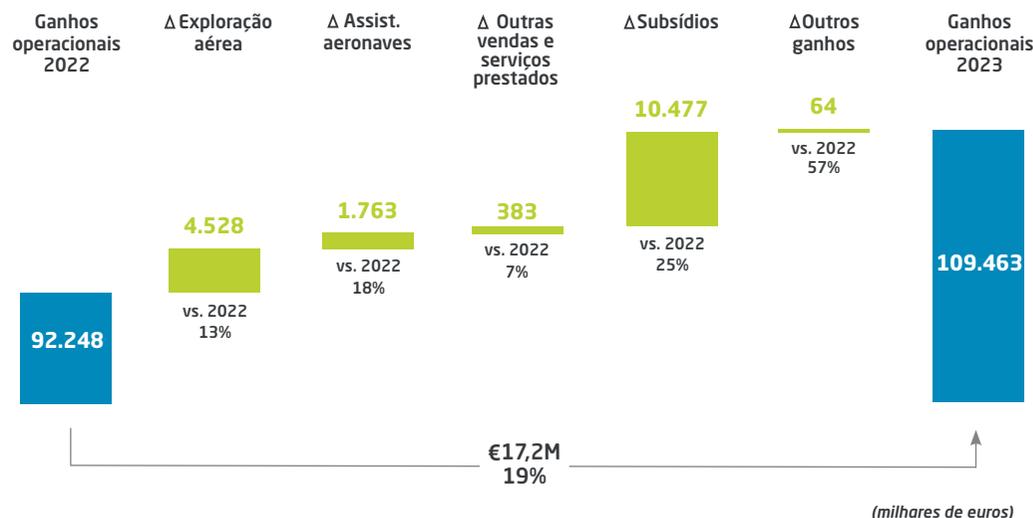
Carga e correio manuseados (ton)

Em sentido ascendente, manteve-se também o volume de carga e correio manuseado pelos serviços de assistência em terra da SATA Air Açores, que em 2023 ultrapassou em 2% o valor registado em 2022.

Ganhos operacionais

A resposta positiva do mercado, com o aumento do número de passageiros transportados em 2023 face ao ano anterior (14%), refletiu-se na evolução em termos homólogos dos Ganhos Operacionais da SATA Air Açores, com crescimentos acima da procura, de 19% e 30% face a 2022 e 2019, respetivamente.

milhares de euros	2023	2022	2019	% YoY	% vs 2019
Vendas e serviços prestados	56.860	50.186	40.795	13%	39%
Subsídios	52.425	41.948	42.808	25%	22%
Outros ganhos	178	114	807	57%	-78%
Ganhos operacionais	109.463	92.248	84.410	19%	30%



Num contexto global de instabilidade política e económica, desafiante para a recuperação económica da indústria da aviação, o ano de 2023 fica marcado pela desaceleração na tendência de crescimento económico a que vínhamos assistindo desde 2021.

Neste cenário complexo, a SATA Air Açores destaca-se ao encerrar o ano de 2023 com um novo aumento do seu volume de negócios, mantendo a tendência de crescimento

consistente e sustentado registada no período pós pandemia.

Em 2023, a rubrica de Vendas e Serviços Prestados da SATA Air Açores cresceu 13%, representando um acréscimo de cerca de 6,7 milhões de euros em relação a 2022. O crescimento do tráfego aéreo na R.A.A. impulsionou os proveitos do transporte aéreo a crescer 13%, cerca de 4,5 milhões de euros a mais do que o registado no ano

anterior, enquanto as receitas provenientes das assistências a aeronaves aumentaram 1,8 milhões de euros, mais 18% em relação ao valor registado em 2022.

A rubrica de Subsídios à Exploração, recebidos pela compensação financeira por contrapartida de prestação de serviços públicos na Região Autónoma dos Açores, apresenta face a 2022 um crescimento de 25%, cerca de 10,5 milhões de euros, resultado do aumento

nos valores recebidos por via do mecanismo de Reequilíbrio Financeiro do contrato de exploração das obrigações de serviço público no interior da R.A.A..

O aumento da rubrica de Outros Ganhos (+EUR 64k), resulta sobretudo do recebimento de juros de mora sobre valores em dívida de clientes.

Análise de resultados

Gastos operacionais¹

O crescimento da oferta registado na SATA Air Açores durante 2023, num contexto de subida de preços, com um volume de ASKs 11% superior aos níveis de 2022 e 36% superior aos valores de 2019, gerou aumentos significativos na estrutura de custos da transportadora aérea regional.

Com um crescimento operacional significativo em 2023 (+11%ASK YoY), num contexto caracterizado pelas pressões adversas de fenómenos como, a instabilidade geopolítica decorrente dos conflitos na Europa e Médio Oriente, pressões inflacionárias, quebra de confiança e subida de custos de financiamento, foi claro o impacto do aumento da oferta na estrutura de custos da SATA Air Açores.

A rubrica de Manutenção e Aluguer de Motores, com EUR 5,7M em 2023, registou o maior aumento no total dos F.S.E da SATA Air Açores. A maior utilização das aeronaves, com mais 10% e 28% block hours operadas, em comparação com 2022 e 2019, respetivamente, com impacto nos intervalos de manutenção previstos nos

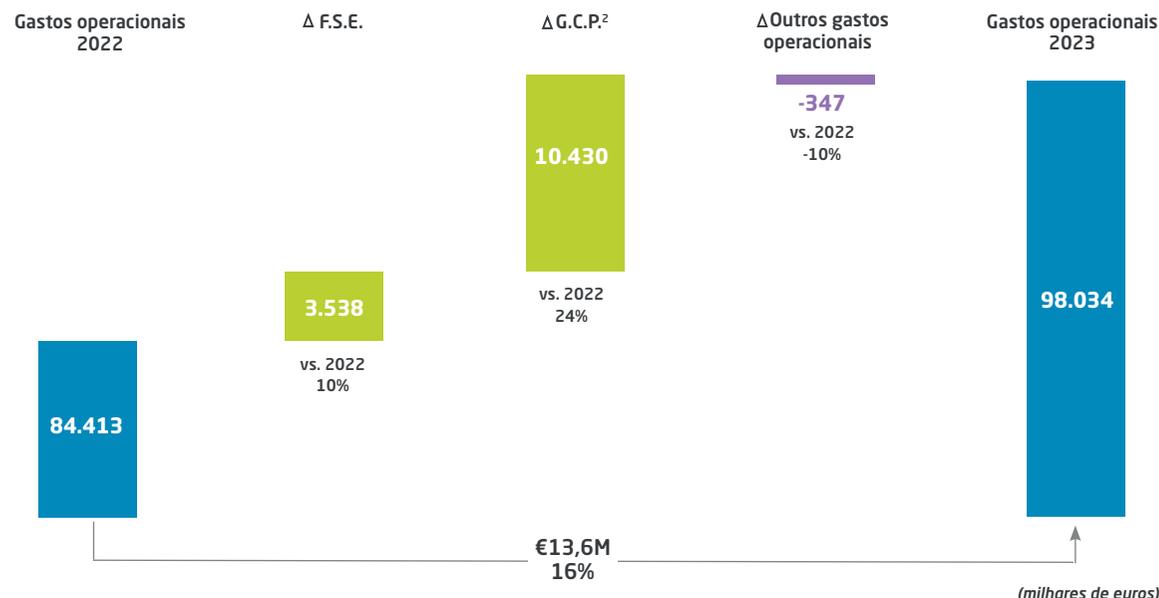
programas de manutenção da Frota Q400, resultou na antecipação de intervenções oficiais, alugueres de motor de reposição e respetivos encargos financeiros. Deste aumento do número de intervenções realizadas nos motores durante o ano de 2023, resultou o acréscimo nesta rubrica de EUR 1,6 milhões em comparação com o ano anterior.

No cumprimento da legislação internacional e nacional em vigor, e em busca da otimização de processos e recursos, foram realizadas ao longo de 2023 diversas auditorias e implementadas ferramentas informáticas de gestão e controlo, no âmbito da cibersegurança, da aeronavegabilidade e de monitorização de requisitos de Safety e Compliance (certificação

I.O.S.A), com um impacto de 1 milhão de euros nas rubricas de rendas e alugueres (+683 mil euros) e trabalhos especializados/honorários (+300 mil euros). Diretamente ligados ao crescimento homólogo de 8% no número de voos e 14% no número de passageiros transportados, destacam-se os acréscimos nos valores das rubricas de Handling (+ 617 mil euros) e taxas relativas a voo e aeroportuárias (+1,2 milhões de euros). Na área comercial, os gastos com distribuição e comunicação aumentaram 432 mil euros, enquanto as comissões pagas atingiram 319 mil euros, um acréscimo em termos homólogos de 35 mil euros. A descida e estabilização do preço do petróleo, comparativamente a 2022, permitiu mitigar

algum do impacto do aumento da operação e influenciou os gastos com combustível, rubrica responsável por perto de 10% dos custos da companhia, apresentou em 2023 em sentido contrário à evolução da oferta da SATA Air Açores, uma descida de 11%, aproximadamente 1,1 milhões de euros.

Os Gastos com Pessoal, incluindo a componente de custo de cedência de pessoal entre empresas do Grupo SATA, apresentaram um aumento de 10 milhões de euros, correspondendo a um crescimento de 24% em relação a 2022, principalmente pelo aumento de rubricas dependentes da atividade operacional, atualização de tabelas salariais e ao descongelamento de carreiras.



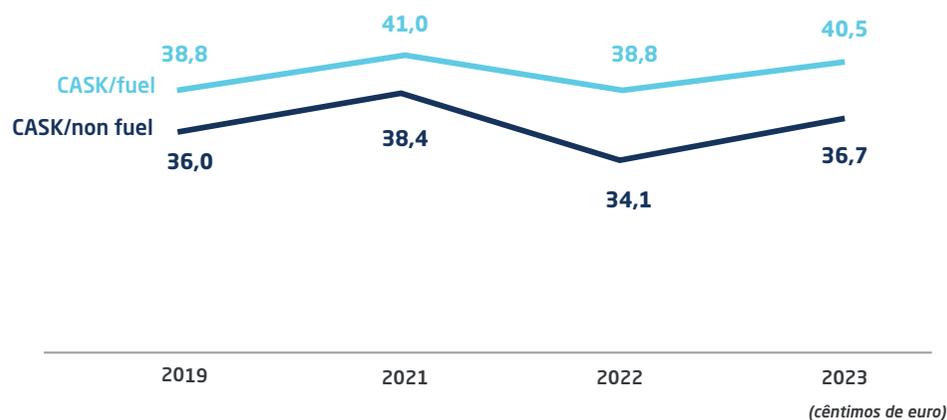
¹ Gastos considerados para EBITDA, não inclui amortizações, depreciações, gastos de reestruturação e gastos com imparidades (de ativos e de contas a receber).

² Inclui custo com cedência de pessoal faturado por empresas do Grupo SATA.

Análise de resultados

CASK¹

Cost per Available Seat Kilometer



Utilizado para mensurar o custo unitário expresso em cêntimos de euros incorrido para operar um lugar, por km percorrido, o CASK é um indicador de grande relevância na avaliação e comparação da performance e estabilidade económica das transportadoras aéreas e a sua análise crucial para entender o impacto dos custos operacionais na rentabilidade das empresas, identificar áreas de ineficiência e implementar estratégias para melhorar a sua eficiência operacional.

O CASK desagregado também oferece insights específicos sobre os diferentes componentes dos custos operacionais, como combustíveis, possibilitando uma abordagem mais direcionada

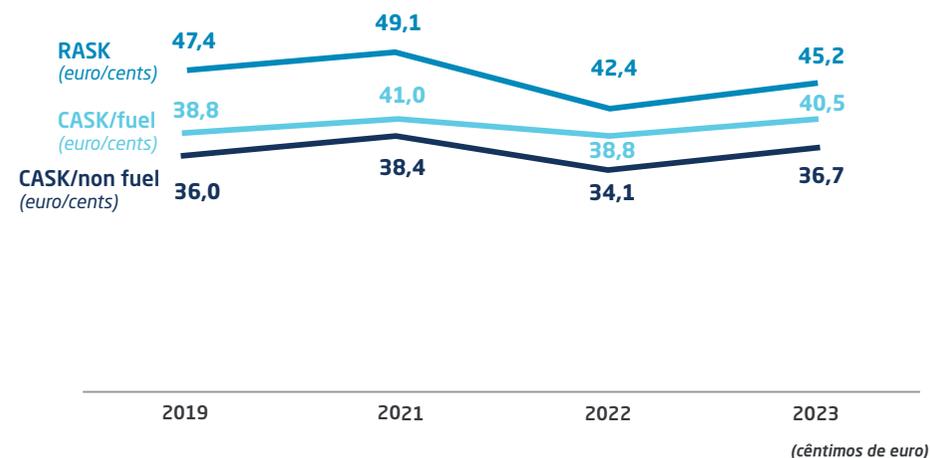
na gestão de custos e otimização da performance financeira.

Em 2023, os valores de CASK da SATA Air Açores permaneceram consistentes com os registados desde 2021, refletindo o compromisso contínuo da empresa com a recuperação económica.

A SATA Air Açores mantém-se focada em gerir eficientemente os seus custos operacionais, contribuindo para a sua recuperação económica e sustentabilidade financeira.

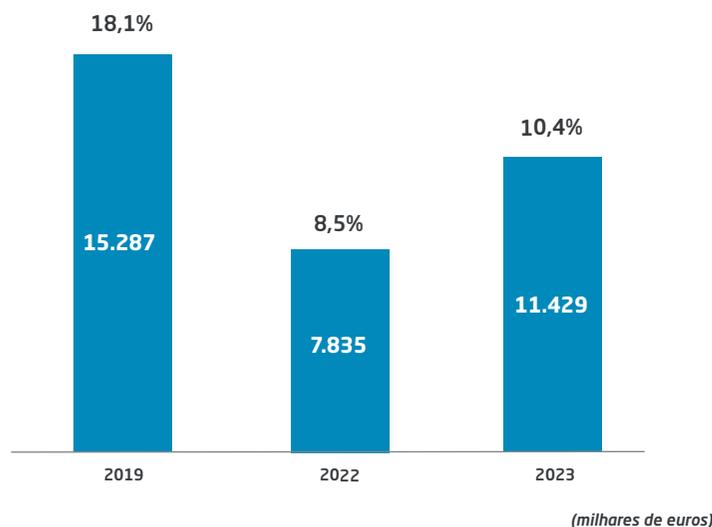
RASK²

Revenue per Available Seat Kilometer



A trajetória dos valores de RASK desde 2019 reflete na sua evolução os efeitos adversos na atividade da SATA Air Açores dos macro eventos ocorridos neste horizonte temporal, bem como da inversão da tendência adversa e início da recuperação do desempenho operacional da transportadora regional. Com consecutivos crescimentos anuais do seu volume de ganhos operacionais, de 19%, 33% e 30% em relação aos valores registados em 2022, 2021 e 2019, respetivamente, este desempenho é um indicador da recuperação económica da operação. Apesar de sempre condicionada à sensibilidade do preço do petróleo e sua volatilidade na evolução dos gastos com combustível, a comparação entre os indicadores de RASK, CASK fuel e CASK non-fuel destaca uma notável melhoria na performance económica da SATA Air Açores ao longo do exercício económico de 2023.

EBITDA e Margem EBITDA



O ano de 2023 ficou marcado pela inversão da tendência de descida do EBITDA, reflexo da evolução positiva e do crescimento dos rendimentos operacionais, com impacto direto no EBITDA.

Após 2 anos consecutivos de tendência descendente deste indicador, a SATA Air Açores alcançou em 2023 um EBITDA de 11,4 milhões de euros, um aumento de 3,6 milhões de euros em comparação aos 7,8 milhões registados em 2022. Um sinal positivo que reflete, não apenas uma reversão de tendência, mas também a

consolidação de uma trajetória de recuperação para a SATA Air Açores, demonstrando resiliência e adaptabilidade para uma continuidade promissora ao serviço dos Açores e dos Açorianos.

Ao nível de margem EBITDA, a SATA Air Açores regista em 2023 um crescimento de quase 2 pontos percentuais em relação a 2022 e consolida uma trajetória rumo a uma gestão financeira mais eficiente e a um desempenho operacional mais sólido.

EBIT

Consolidação de uma trajetória positiva.

milhares de euros	2023	2022	2019
EBITDA	11.429	7.835	15.287
Gastos de Reestruturação¹	-1.628	-5.078	0
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-11.142	-10.319	-8.557
Imparidades	-642	-536	-4.389
EBIT/Resultado Operacional	-1.983	-8.098	2.341

Os efeitos da recuperação do EBITDA em 2023 refletiram-se no Resultado Operacional da SATA Air Açores.

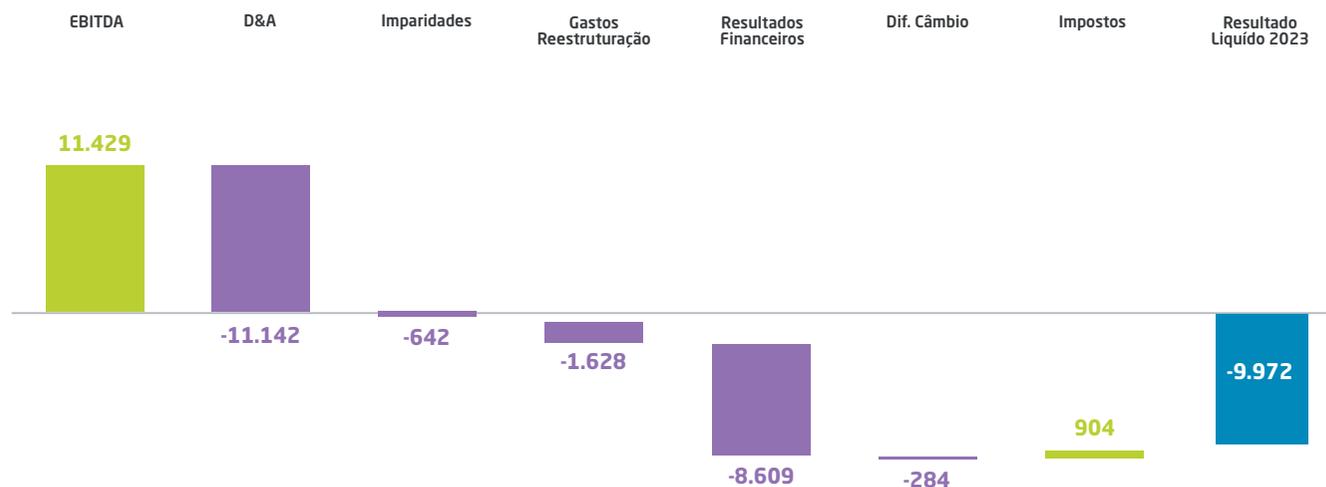
Não obstante a melhoria ao nível do desempenho operacional, com o impacto dos valores de amortizações, impactados por um ativo de elevado valor e da rubrica de gastos de reestruturação¹, transitamos de um EBITDA positivo para um resultado operacional negativo. Este cenário, reflexo de uma pesada estrutura de custos fixos, exerce uma pressão adicional no desempenho operacional da empresa, evidenciando a sensibilidade dos seus resultados operacionais aos efeitos adversos de eventos não previstos ou extraordinários.

¹Valor das responsabilidades da SATA Air Açores com acordos de reforma antecipada, pré-reforma e saídas voluntárias lançado em 2021 no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA.

Análise de resultados

Resultado líquido

Em 2023, a SATA Air Açores apresenta um resultado líquido negativo de 10 milhões de euros, uma deterioração de 7,5 milhões de euros em relação aos 2,5 milhões de euros negativos registados em 2022.



(milhares de euros)

Esta evolução face ao ano anterior, resulta de melhorias verificadas de EBITDA e nos Gastos de Reestruturação. Estas evoluções positivas são mais do que compensadas pela deterioração dos resultados financeiros, diferenças de câmbio desfavoráveis e impostos diferidos ativos.

No que respeita a Gastos de Reestruturação decorrentes do programa de pré-reformas lançado em 2021, registou-se em 2023 um decréscimo das responsabilidades a incorrer com colaboradores que aderiram ao programa de pré-reforma e reforma antecipada de 3,5 milhões de euros face ao valor registado no ano anterior.

Os resultados financeiros situaram-se em -8,6 milhões de euros, uma deterioração de 5,7 milhões de euros em termos homólogos, resultante essencialmente dos encargos financeiros de 6 milhões de euros em 2023, referentes ao empréstimo obrigacionista da JP Morgan de 60 milhões de euros, amortizado antecipadamente em setembro de 2023.

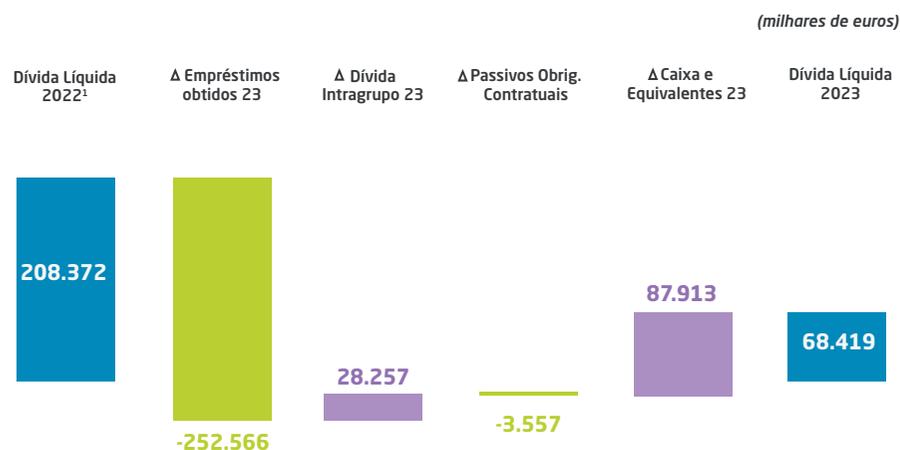
A evolução da rubrica de Diferenças Cambiais resulta, no âmbito da política definida no Grupo SATA para gestão de risco financeiro, da contratação a partir de 1 de janeiro de 2022, de uma relação de cobertura cambial, com objetivo de mitigação de variações

nos fluxos de caixa, decorrentes de vendas cuja tarifa seja determinada em dólares americanos, sendo o montante registado na demonstração de resultados do exercício correspondente à parcela não coberta pelo *hedging* cambial.

O impacto positivo da rubrica de impostos no resultado líquido, fruto do registo de ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais, em resultado da expectativa da sua recuperabilidade tendo em conta projeções futuras, com cerca de 900 mil euros, encerra o Resultado Líquido de 2023 da SATA Air Açores em 10 milhões de euros negativos.

Análise de resultados

Dívida Líquida



NOTA: Para o apuramento do valor de dívida líquida são considerados apenas os passivos por obrigações contratuais firmados com instituições bancárias.

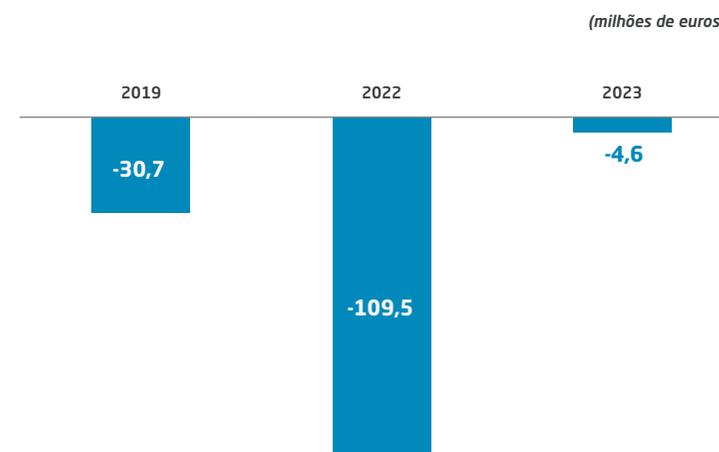
Durante o exercício de 2023, o valor de dívida líquida registou uma diminuição em termos homólogos de 66%, correspondente a cerca de 141 milhões de euros.

A redução significativa dos valores de financiamentos em resultado da reorganização societária prevista no processo de reestruturação aprovado pela Comissão Europeia, com a transferência para a SATA Holding da dívida com aval da Região Autónoma dos Açores no montante de 200 milhões de euros.

A variação negativa na rubrica de disponibilidades, de 88 milhões em termos homólogos, completa a variação da dívida líquida da SATA Air Açores no final de 2023.

Capital Próprio

A evolução do Capital Próprio em 2023 reflete os impactos da reorganização societária do Grupo SATA, nomeadamente o aumento de capital para cobertura de prejuízos e a incorporação dos resultados líquidos no Capital Próprio da SATA Air Açores, cujo valor era a 31 de dezembro de 2023 de -4,6 milhões de euros.



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 2023 - referente ao período de 1 de janeiro a 31 de dezembro - abrangendo, sempre que possível, informação relativa a anos anteriores para avaliar e acompanhar a evolução do desempenho do Grupo.

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

À semelhança de anos anteriores, o relatório foi elaborado de acordo com as Normas Internacionais de Informação Financeira (International Financial Reporting Standards) adotadas pela União Europeia (IFRS), emitidas e revistas pelo IASB - Conselho de Normas Internacionais de Contabilidade (International Accounting Standards Board) e com as interpretações emitidas pelo International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) ou pelo anterior Standing Interpretations Committee (SIC), emitidas e em vigor ou emitidas e adotadas antecipadamente à data de 1 de janeiro de 2021, e, em matéria de sustentabilidade, com as Diretrizes de Elaboração de Relatórios de Sustentabilidade da Global Reporting Initiative (GRI).

Verificação externa

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

Contactos

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

Aplicação de Resultados

Nos termos das disposições legais e estatutárias, o Conselho de Administração da SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, 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 Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, 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 9.971.615 euros seja aplicado em Resultados Acumulados.

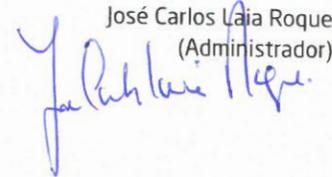
Ponta Delgada, 20 de Março de 2023.

Conselho de Administração

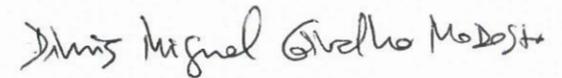


Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves
(Presidente)

José Carlos Laia Roque
(Administrador)



Dinis Miguel Carvalho Modesto
(Administrador)



Célio Elmano Bettencourt Ferreira
(Administrador não executivo)



Glossário

ASK Available Seat-Kilometers ou Assentos-Quilómetros Oferecidos. Calculado por voo, pela multiplicação do número de assentos disponíveis para comercialização em cada etapa pela distância percorrida em cada etapa.

AZEA Aliança Zero Emissões para a Aviação.

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.

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

CELE Comércio Europeu de Licenças de Emissões.

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

CORSIA Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.

CO₂ Dióxido de Carbono.

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

EBIT Earnings Before Interest and Taxes.

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

EPD Encarregado de Proteção de Dados.

ERA European Regional Airlines Association.

ESG Environmental, Social, and Corporate Governance.

ETS Emissions Trading System.

FUEL Combustível.

GEE Gases com Efeito de Estufa.

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.

HICO Índice harmonizado de preços no consumidor.

IATA International Air Transport Association.

ICAO International Civil Aviation Organization.

ICOP IATA Carbon Off set Program.

IEnvA Environmental Assessment Program.

INE Instituto Nacional de Estatística.

IFRS International Financial Reporting Standards.

Jet fuel Combustível para aviões.

Load Factor Coeficiente de Ocupação - RPK dividido pelo ASK.

OCDE Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico.

ODS Objectivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas.

ONG organização privada sem fins lucrativos.

OPEP Organização dos Países Exportadores de Petróleo.

OSP obrigações de serviço público.

PIB Produto Interno Bruto.

p.p. Pontos percentuais.

R.A.A. Região Autónoma dos Açores.

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

RSU Resíduos sólidos urbanos.

SAF Sustainable Aviation Fuel.

Safety Segurança operacional.

Security Segurança contra atos ilícitos.

SPER Setor Público Empresarial Regional.

SREA Serviço Regional de Estatística dos Açores.

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

SUP Plástico de utilização única.

t CO₂e Toneladas de CO₂ equivalente.

UE União Europeia.

ANEXOS

Plano de Sustentabilidade 2022-2050
Anexos ESG
CV dos Membros do Conselho de Administração
Anexos financeiros

Plano Estratégico de Sustentabilidade 2022-2050

Em 2023 mantivemos a nossa rota orientada pelas políticas corporativas que definimos. Concluímos projetos com os quais nos havíamos comprometido e aceitámos novos desafios. Juntamo-nos a novos parceiros que, como nós, empenham-se na construção de um futuro mais equilibrado.

Compromisso	Prazo		Status 2023
Implementar e divulgar um Relatório Anual de Sustentabilidade.	Final de 2022	✓	Concluído em 2022. Relatório de Sustentabilidade 2021, publicado no site oficial www.azoresairlines.pt
Elaborar e divulgar uma Política de Sustentabilidade para o Grupo SATA, que subscreva compromissos baseados na estratégia do ESG.	Final de 2022	✓	Concluído em 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	● ● ●	Concluído em 2022: definição de indicadores no Relatório de Sustentabilidade 2021 e no Plano Estratégico de Sustentabilidade 2022-2050. Concluído em 2023: consulta e análise de propostas para apoio na elaboração da análise de materialidade, análise de dupla materialidade, análise gap CSRD incluindo o cumprimento do ESRS, elaboração do relatório de sustentabilidade de acordo com a Diretiva CSRD e Taxonomia, cálculo de pagada de carbono. Em desenvolvimento: matriz de materialidade.
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	✓	Desenvolvido em 2022 e 2023: campanhas divulgadas evidenciadas no capítulo "Sensibilização Ambiental" do Relatório de Integridade 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	✓	Desenvolvido em 2022 e 2023: 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	✓	Concluído em 2022: início da implementação do IEnvA em maio de 2022, com a realização de auditoria interna e externa em novembro de 2022. Enviada a análise de causas e plano de ação de ações corretivas. Concluído em 2023: as empresas SATA Air Açores e Azores Airlines alcançaram a certificação IEnvA que cumpre também com os requisitos da ISO 14001.
Implementar e certificar o programa IATA Environmental Assessment (IEnvA).	Final de 2022	✓	Concluído em 2022: Início da implementação do IEnvA em maio de 2022, com a realização de auditoria interna e externa em novembro de 2022. Enviada a análise de causas e plano de ação de ações corretivas. Concluído em 2023: As empresas SATA Air Açores e Azores Airlines alcançaram a certificação IEnvA.
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	● ● ●	Desenvolvido em 2022: em curso a análise de uma metodologia adequada para a monitorização do consumo de eletricidade e água, através do sistema de faturação. Desenvolvido em 2023: a metodologia da contabilização do consumo unitário de eletricidade e água está a ser ultimado pela Direção de Sistemas de Informação e Direção Financeira. Espera-se que entre em produção em 2024.

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	✓	Concluído em 2022: criada uma página de Sustentabilidade no site oficial www.azoresairlines.pt/pt-pt/institucional/sustentabilidade
Substituir os encostos de cabeça (têxteis não têxteis) por material de pele, em todas as aeronaves do Grupo SATA.	Final de 2022	✓	Concluído em 2022: substituídos os encostos de cabeça têxteis de toda a frota da Azores Airlines.
Promover a racionalização do consumo de água, através da colocação de uma garrafa de 1,5 litros em cada autoclismo, com vista à redução estimada de cada aparelho de 1,5 litros.	Final de 2022	•••	Em desenvolvimento: aguarda-se a mudança de todas as áreas para o novo espaço administrativo (Sol Mar), por forma a avaliar a aplicação desta medida, nas novas instalações sanitárias.
Criar condições para o Grupo SATA se tornar o patrocinador oficial de "Açores – Destino Sustentável".	Final de 2022	•••	Em desenvolvimento.
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		Concluído em 2023: Grupo SATA aderiu ao BCSD Portugal em 2023.
Subscrição da Carta de Princípios – BCSD Portugal, com o objetivo de assumir compromissos comuns de desenvolvimento sustentável para Portugal.	Final de 2022	•••	Em desenvolvimento.
Implementar um programa de compensação de carbono voluntário para os passageiros/clientes que visa a contribuição da compensação da pegada de carbono das emissões de CO ₂ emitidas no voo.	Final de 2023	✓	Concluído em 2022: ICOP (IATA Carbon Offset Program) lançado no dia 21 de março de 2022, nas comemorações do Dia Mundial da Árvore.
Retomar do Projeto SATA Forest, compensando 20 000 tCO ₂ da operação aérea da Azores Airlines (correspondente à média das emissões CO ₂ dos últimos 5 anos) através do plantio de árvores em cada ilha, em que o número de árvores corresponde ao número de passageiros movimentados, em cada ilha.	Final de 2023	•••	Em desenvolvimento.
Implementar e acompanhar as fases do programa CORSIA nos prazos estabelecidos: Fase 1 – de 2021 a 2023 Fase 2 – de 2024 a 2026 Fase 3 – de 2027 a 2034	2021-2023 2024-2026 2027-2034	✓	2021: Relatório CORSIA submetido a 18 de março de 2022.
Eliminar o plástico descartável e usar materiais reciclados no catering a bordo das aeronaves.	Final de 2023	✓	Concluído em 2022: em 2021 foram substituídos 1.450.000 unidades de SUP. Concluído em 2023: foram substituídos todos os plásticos descartáveis a bordo. Novo amenity kit da Azores Airlines produzido com materiais recicláveis.
Melhorar a eficiência energética, substituindo lâmpadas fluorescentes por tecnologia LED, em 100% dos espaços administrativos e comerciais do Grupo SATA.	Final de 2023	✓	Desenvolvido em 2022: a mudança gradual dos serviços administrativos (Ponta Delgada) para o novo espaço, traduz-se em melhoria de eficiência energética. Desenvolvido em 2022: O novo espaço administrativo (edifício Sol Mar) instalado com iluminação LED.
Melhorar a eficiência energética, substituindo lâmpadas fluorescentes por tecnologia LED, em 50% dos Quartos de Bombeiros dos Aeródromos dos Açores.	Final de 2023	•••	Em desenvolvimento.
Melhorar a eficiência energética, através da obtenção da Certificação Energética de Edifícios das cinco Aerogares dos Aeródromos dos Açores.	Final de 2023	•••	Desenvolvido em 2022: a instalação de equipamentos de climatização nas aerogares. Em desenvolvimento.
Melhorar a separação e recolha seletiva de RSU, disponibilizando ecopontos nos edifícios administrativos.	Final de 2023	•••	Em desenvolvimento.

Disponibilizar ferramentas aos trabalhadores para que possam usufruir de um ambiente de trabalho mais saudável, a nível físico e mental.	Final de 2023	✓	Concluído em 2022: Implementado o programa Saúde Mental em Tempos de Mudança com criação da linha de Apoio psicológico 24/7. Concluído em 2023: Disponibilizada a aplicação UPNDO (ver pág. 30)
Obter a certificação Sistema de Gestão da Responsabilidade Social, segundo a Norma Portuguesa NP 4469-19. A segunda auditoria de concessão está agendada para maio de 2024.	Final de 2024	●●●	Desenvolvido em 2023: Arranque do processo com primeira auditoria realizada no terceiro trimestre de 2023. Em desenvolvimento.
Finalizar o programa de substituição/modernização da frota da Azores Airlines, nomeadamente com 3 (três) aeronaves A320neo. A321neoLR - 3 aeronaves (finalizado) A321neo - 2 aeronaves (finalizado)	Final de 2024	●●●	Concluído em 2023: Azores Airlines recebe o primeiro A320neo (CS-TSK). Em desenvolvimento.
Melhorar a gestão de resíduos a bordo, desenvolvendo ações de identificação, avaliação e monitorização da produção de resíduos produzidos a bordo, nas rotas domésticas.	Final de 2025	●●●	Em desenvolvimento.
Melhorar a eficiência dos GSE (Ground Support Equipment), através do aumento da percentagem de GSE elétricos, em 5% (face a 2021).	Final de 2025	●●●	Desenvolvido em 2021: 26% GSE elétricos na SATA Air Açores (Grupo SATA 24%) Desenvolvido em 2022: 33% GSE elétricos na SATA Air Açores (Grupo SATA 31%) Desenvolvido em 2023: 36% GSE elétricos na SATA Air Açores (Grupo SATA 33%)
Acompanhando a estratégia do setor, utilizar combustível de aviação sustentável (SAF), quando disponível e comercializado, de acordo com o Anexo II da Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho sobre a garantia de condições equitativas para o transporte aéreo sustentável, de 8 de outubro de 2021: a) utilizar um mínimo de 2% de SAF, assim que disponível e comercializado, a partir de 01 jan 2025 até 31 dez 2029. b) utilizar um mínimo de 5% de SAF, dos quais uma cota mínima de 0,7% de SAF sintético, assim que disponível e comercializado, de 01 jan 2030 até 31 dez 2034. c) utilizar um mínimo de 20% de SAF, dos quais uma cota mínima de 5% de SAF sintético, assim que disponível e comercializado, de 01 jan 2035 até 31 dez 2039. d) utilizar um mínimo de 32% de SAF, dos quais uma cota mínima de 8% de SAF sintético, assim que disponível e comercializado, de 01 jan 2040 até 31 dez 2044. e) utilizar um mínimo de 38% de SAF, dos quais uma cota mínima de 11% de SAF sintético, assim que disponível e comercializado, de 01 jan 2045 até 31 dez 2049. f) utilizar um mínimo de 63% de SAF, dos quais uma cota mínima de 28% de SAF sintético, assim que disponível e comercializado, a partir de 01 jan 2050.	2025 - 2050	●●●	Desenvolvido em 2022: em 24 de outubro de 2022 a Azores Airlines realizou a primeira ligação aérea utilizando combustível de aviação sustentável (SAF) de Lisboa com destino a Ponta Delgada, com 165 passageiros, num Airbus A320. O combustível SAF utilizado nesta ligação incorporou 39% de matéria de origem renovável HEFA (Hydroprocessed Esters and Fatty Acids / Estéres e ácidos gordos hidroprocessados) o que representou uma redução de 35% das emissões totais de CO ₂ . Desenvolvido em 2023: a Azores Airlines abasteceu SAF nos aeroportos em França, no âmbito do mandato SAF obrigatório estabelecido neste país. Segundo este mandato, todas as companhias aéreas que abastecem nos aeroportos de França devem pagar uma taxa de SAF, sendo que os abastecedores devem fornecer pelo menos 1% de SAF/ano. Segundo informação do FN, foram abastecidos 5,7 m ³ de SAF nos voos da Azores Airlines, totalizando uma redução de 16,9 tCO ₂ e comparativamente com o Jet A1.
Substituir 100% da iluminação de pista do Aeródromo do Pico por tecnologia LED.	Final de 2025	●●●	Em desenvolvimento.
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 desenvolvimento.
Garantir o cumprimento das obrigações e normas dos organismos do setor da aviação, contribuindo para a redução do ruído ambiental.	-	✓	Em conformidade de acordo com o Annex 16 - Environmental Protection (ICAO).

Implementar medidas e instrumentos para prevenção da corrupção e suborno junto de trabalhadores e fornecedores de forma a alcançar 0 (zero) denúncias anuais	2024-2025	● ● ●	Em desenvolvimento.
Implementar procedimento de Due Diligence de integridade de terceiros com os quais a SATA se relaciona, designadamente fornecedores, parceiros de negócios/contrapartes, para avaliação dos respetivos riscos de integridade.	Final de 2024	● ● ●	Em desenvolvimento.
Proteger os Direitos Humanos na cadeia de fornecimento, através de due diligence.	Final de 2025	● ● ●	Em desenvolvimento.
Cumprir com os objetivos do programa da IATA 25 By 2025, em prol da igualdade de género, aumentando o número de mulheres em cargos de gestão e áreas sub-representadas em 25%, ou até um mínimo de 25% até 2025.	Final de 2025	● ● ●	Em desenvolvimento.
Reduzir Índice de Sinistralidade e a prevalência de LMERT nas equipas de OAE's através da implementação do Programa Forma e Força – Fisioterapia e Ginástica Laboral.	Final de 2025	● ● ●	Em desenvolvimento.
Alcançar a Certificação pela Norma NP 4469:2019 – Norma da Responsabilidade Social.	Final de 2024	● ● ●	Próxima fase: Concessão de 2.ª Fase - previsão junho de 2024
Diminuir o impacto dos riscos de natureza psicossocial nos trabalhadores: sono e fadiga em colaboradores com horários irregulares, reforçando a produtividade nas equipas.	Final de 2025	● ● ●	Em desenvolvimento.
Atualização da Avaliação de Riscos Profissionais para a Saúde e Segurança no Trabalho, incluindo os riscos de natureza psicossocial, com as respetivas medidas de prevenção e mitigação, com o objetivo do desenvolvimento de locais de trabalho mais seguros e saudáveis.	Final de 2025	● ● ●	Em desenvolvimento.

* quadro resumo referente às iniciativas empreendidas pelas empresas do Grupo SATA.

Anexos ESG

Environmental, social, and corporate governance

	2021	2022	2023
EMISSIONES DE CARBONO (tCO₂)			
TOTAL	20.601	26.065	28.785
Scope 1	20.194	25.517	28.234
<i>Jet fuel</i>	19.879	25.089	27.794
Combustível GSE	314	428	439
Scope 2	407	548	551
Eletricidade	407	548	551
INTENSIDADE DE CARBONO (gCO₂/PKM)	171	157	151,2
COMBUSTÍVEL (LITROS)			
<i>Jet Fuel</i>	7.888.673	9.955.964	11.029.539
GSE/Equipamentos	144.079	155.362	159.440
ELETRICIDADE (KWH)			
TOTAL	603.654	812.714	1.206.252
INTENSIDADE ENERGÉTICA (Gj)			
TOTAL	277.792	351.196	389.696
RESÍDUOS			
TOTAL RESÍDUOS (T)	54,9	65,8	111,8
Resíduos Perigosos	8,5	7,0	20,9
Resíduos não perigosos	46,4	58,8	91,0
Valorização (%)	75,7	70,7	89,1
Eliminação (%)	24,3	29,3	10,6
ÁGUA (M³)	11.207	16.188	26.268
PAPEL ADQUIRIDO (T)	-	14,4	12,9
PNEUS (UNI)	643	699	451
Aeronaves	260	445	215
GSE/equipamentos	383	254	236
Recachutados	179	191	320
PILHAS E ACUMULADORES (UNI)			
P&A importadas	0	20	100
RECLAMAÇÕES E COIMAS	0	0	0

CV dos Membros do Conselho de Administração

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).

University of Cambridge. Certification in Business Sustainability Management.

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 no Grupo 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).

Em 2020 iniciou funções no Grupo SATA, na qualidade de vogal executiva no Conselho de Administração com a responsabilidade do Pelouro Financeiro, tendo sido nomeada, em abril de 2023, Presidente do Conselho de Administração da SATA Holding.

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 - Azores Airlines 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.

Em 2023 iniciou funções no Grupo SATA, na qualidade de vogal executivo no Conselho de Administração com a responsabilidade do Pelouro Financeiro.

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

Demonstrações Financeiras
31 de dezembro de 2023

ÍNDICE

ÍNDICE.....	1
Demonstração da posição financeira.....	4
Demonstração de 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 IMPACTOS DIRETOS DA PANDEMIA	10
1.2 PLANO DE REESTRUTURAÇÃO	12
1.3 REESTRUTURAÇÃO SOCIETÁRIA DO GRUPO SATA.....	13
1.4 IMPACTOS DAS MEDIDAS TOMADAS APÓS A PANDEMIA NA SATA AIR AÇORES	16
1.5 EVOLUÇÃO CRITÉRIOS DE ESG.....	21
2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras	22
2.1 BASES DE PREPARAÇÃO.....	22
2.2 NOVAS NORMAS, ALTERAÇÕES ÀS NORMAS E INTERPRETAÇÕES A NORMAS EXISTENTES	22
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	24
3. Principais políticas contabilísticas.....	24
3.1 PARTES DE CAPITAL EM SUBSIDIÁRIAS	24
3.2 CONVERSÃO CAMBIAL	24
3.3 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS	25
3.4 ATIVOS INTANGÍVEIS.....	26
3.5 IMPARIDADE DE ATIVOS NÃO FINANCEIROS.....	27
3.6 ATIVOS FINANCEIROS	27
3.7 JUSTO VALOR DE ATIVOS E PASSIVOS	30
3.8 INVENTÁRIOS.....	30
3.9 CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER	30
3.10 CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA	31
3.11 CAPITAL SOCIAL.....	31
3.12 EMPRÉSTIMOS OBTIDOS	31
3.13 OUTRAS CONTAS A PAGAR	32
3.14 IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	32
3.15 BENEFÍCIOS AOS EMPREGADOS	32
3.16 PROVISÕES	34
3.17 SUBSÍDIOS E APOIOS DO GOVERNO.....	35
3.18 LOCAÇÕES.....	35
3.19 ESPECIALIZAÇÃO DOS EXERCÍCIOS	37
3.20 RÉDITO	37
3.21 DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA	38
3.22 EVENTOS SUBSEQUENTES	39
4. Políticas de gestão do risco financeiro.....	39
5. Principais estimativas e julgamentos apresentados.....	45
5.1 PROVISÕES (NOTA 18).....	45

5.2 PROVISÕES PARA REESTRUTURAÇÃO (NOTA 18).....	45
5.3 PRESSUPOSTOS ATUARIAIS (NOTA 20).....	46
5.4 ATIVOS TANGÍVEIS (NOTA 6).....	46
5.5 IMPARIDADES (NOTAS 10, 11 E 13).....	46
5.6 DOCUMENTOS PENDENTES DE VOO (NOTA 22).....	47
5.7 IMPOSTOS DIFERIDOS (NOTA 9).....	47
5.8 RECUPERABILIDADE DOS ATIVOS NÃO CORRENTES – FROTA AÉREA (NOTA 6).....	47
5.9 LOCAÇÕES (NOTA 6 E 19).....	48
6. Ativos fixos tangíveis.....	49
7. Ativos Intangíveis.....	53
8. Investimentos financeiros.....	54
9. Ativos e passivos por impostos diferidos.....	55
10. Inventários.....	56
11. Clientes.....	57
12. Imposto sobre o rendimento a pagar.....	58
13. Outras contas a receber.....	58
14. Outros ativos correntes.....	60
15. Caixa e equivalentes de caixa.....	60
16. Capital.....	61
17. Outras reservas.....	61
18. Provisões.....	62
19. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais.....	63
20. Obrigações de benefícios de reforma e outros.....	66
21. Fornecedores.....	68
22. Documentos pendentes de voo.....	69
23. Outras contas a pagar.....	69
24. Outros passivos correntes.....	70
25. Ativos e passivos financeiros por categoria.....	71
26. Justo valor de ativos e passivos.....	71
27. Vendas e serviços prestados.....	72
28. Subsídios à exploração.....	72

29. Fornecimentos e serviços externos	72
30. Gastos com o pessoal	73
31. Outros rendimentos e ganhos	75
32. Outros gastos e perdas	75
33. Gastos e rendimentos financeiros	75
34. Imposto do exercício.....	76
35. Contingências.....	77
36. Partes relacionadas.....	78
37. Compromissos	79
38. Eventos subsequentes	80

Demonstração da posição financeira

	Nota	2023	2022
Ativo			
Não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	36 602 860	41 009 926
Ativos intangíveis	7	37 615	40 305
Investimentos financeiros	8	783 014	783 014
Ativos por impostos diferidos	9	7 881 583	6 963 858
Outras contas a receber	13	594 867	285 676 837
Outros Ativos		22 731	-
		45 922 668	334 473 940
Corrente			
Inventários	10	3 014 990	2 792 117
Clientes	11	3 743 382	2 885 921
Outras contas a receber	13	52 579 224	117 907 788
Outros ativos correntes	14	2 189 300	2 036 620
Caixa e equivalentes de caixa	15	1 663 314	89 576 342
Ativos detidos para venda	8	-	250 000
		63 190 211	215 448 788
Total do Ativo		109 112 879	549 922 728
Capital Próprio			
Capital social	16	16 809 500	16 809 500
Reservas legais	17	1 495 596	1 495 596
Outras reservas		3 318 091	3 318 091
Resultados acumulados		(16 215 659)	(128 593 600)
Resultado líquido do exercício		(9 971 615)	(2 510 936)
Total Capital Próprio		(4 564 088)	(109 481 349)
Passivo			
Não corrente			
Provisões	18	599 065	508 821
Empréstimos obtidos	19	110 110	249 327 781
Passivos com obrigações contratuais	19	26 472 421	30 950 177
Obrigações de benefícios de reforma e outros	20	11 413 825	13 828 574
		38 595 421	294 615 353
Corrente			
Empréstimos obtidos	19	5 659 187	9 007 061
Passivos com obrigações contratuais	19	4 261 207	4 324 670
Fornecedores	21	17 792 967	14 815 876
Imposto sobre o rendimento a pagar	12	77 521	99 671
Documentos pendentes de voo	22	625 928	719 275
Outras contas a pagar	23	44 989 779	334 437 216
Outros passivos correntes	24	1 674 958	1 384 955
		75 081 546	364 788 724
Total Passivo		113 676 966	659 404 077
Total do Capital Próprio e Passivo		109 112 879	549 922 728

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

Demonstração de resultados

	<u>Nota</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Vendas e serviços prestados	27	56 860 123	50 186 383
Subsídios à exploração	28	52 425 206	41 948 282
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	10	(2 243 255)	(2 385 712)
Fornecimentos e serviços externos	29	(44 279 013)	(39 305 309)
Gastos com o pessoal	30	(50 768 376)	(41 773 756)
Provisões (aumentos/reduções)	18	(150 815)	34 435
Outros rendimentos e ganhos	31	178 020	113 532
Outros gastos e perdas	32	(592 961)	(983 062)
Resultado operacional (antes gastos reestruturação, depreciações/amort e imparidades)		11 428 928	7 834 793
Gastos de reestruturação	30	(1 627 977)	(5 078 402)
Gastos de depreciação e de amortização	6 e 7	(11 141 757)	(10 318 847)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	11 e 13	(410 473)	(297 807)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	10	(231 736)	(237 703)
Resultado operacional		(1 983 016)	(8 097 966)
Gastos financeiros	33	(10 908 755)	(11 117 385)
Rendimentos financeiros	33	2 300 144	8 170 585
Diferenças de câmbio líquidas	33	(284 038)	2 297 414
Resultados antes de impostos		(10 875 665)	(8 747 352)
Imposto sobre o rendimento do exercício	34	904 049	6 236 416
Resultado líquido do exercício		(9 971 615)	(2 510 936)

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

Demonstração do rendimento integral

	<u>Nota</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Resultado líquido do exercício		(9 971 615)	(2 510 936)
Outros rendimentos do exercício:			
Itens que não reclassificam por resultados			
Remensurações de planos de benefícios definidos	20	277 685	2 304 851
Outros impactos		(137 101)	-
Imposto diferido	9	-	(176 923)
		<u>140 584</u>	<u>2 127 928</u>
Total do rendimento integral do exercício		<u>(9 831 031)</u>	<u>(383 008)</u>

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

Demonstração da alteração dos capitais próprios

	Nota	Capital social	Reservas legais	Outras reservas	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
A 1 de janeiro de 2022		16 809 500	1 495 596	3 318 091	(123 919 792)	(6 801 736)	(109 098 341)
Rendimento integral do exercício		-	-	-	2 127 928	(2 510 936)	(383 008)
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	(6 801 736)	6 801 736	-
		-	-	-	(4 673 808)	4 290 800	(383 008)
A 31 de dezembro de 2022		16 809 500	1 495 596	3 318 091	(128 593 600)	(2 510 936)	(109 481 349)
Rendimento integral do exercício		-	-	-	140 584	(9 971 615)	(9 831 032)
Aumento de capital	16	114 748 293	-	-	-	-	114 748 293
Redução de capital para cobertura de prejuízos	16	(114 748 293)	-	-	-	-	(114 748 293)
Transferencia capital para Resultados Acumulados		-	-	-	114 748 293	-	114 748 293
Aplicação do resultado líquido do exercício		-	-	-	(2 510 936)	2 510 936	-
		-	-	-	112 377 941	(7 460 679)	104 917 261
A 31 de dezembro de 2023		16 809 500	1 495 596	3 318 091	(16 215 659)	(9 971 615)	(4 564 088)

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

Demonstração dos fluxos de caixa

	Nota	2023	2022
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		68 476 658	65 360 774
Pagamentos a fornecedores		(50 324 192)	(51 517 583)
Pagamentos ao pessoal		(51 031 292)	(44 783 605)
Pagamentos de rendas de locação de curto prazo e baixo valor		(9 357 635)	(7 034 779)
Caixa gerada pelas operações		(42 236 461)	(37 975 193)
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(29 807)	(63 518)
Recebimentos no âmbito do contrato obrigações de serviço público	13	41 948 669	39 268 476
Outros recebimentos/pagamentos		252 421	(1 368 628)
Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais		(65 178)	(138 863)
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	6	(6 827 209)	(9 802 262)
Ativos intangíveis	7	(19 418)	(11 762)
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	36	-	(84 120 896)
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	36	22 136 592	-
Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento		15 289 966	(93 934 920)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	19	2 916 706	195 723 443
Empréstimos obtidos de partes relacionadas	23 e 36	1 917 089	67 965 311
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	19	(60 935 944)	(80 075 411)
Passivos com obrigações contratuais	19	(4 818 570)	(4 494 468)
Empréstimos obtidos de partes relacionadas	23 e 36	(32 791 720)	-
Contratação instrumentos derivados	13	(2 102 000)	-
Juros e gastos e similares	33	(5 865 423)	(8 653 961)
Juros de passivos com obrigações contratuais	33	(1 382 961)	(1 439 749)
Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento		(103 062 823)	169 025 165
Variação de caixa e seus equivalentes		(87 838 035)	74 951 382
Efeitos das diferenças de câmbio		(74 993)	(918 931)
Caixa e seus equivalentes no início do exercício	15	89 576 342	15 543 891
Caixa e seus equivalentes no fim do exercício	15	1 663 314	89 576 342

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

Anexo às demonstrações financeiras

1. Introdução

A SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (“Empresa”, “SATA Air Açores” ou “SATA”) resulta da transformação em sociedade anónima ao abrigo do Decreto-Lei n.º 276/2000, de 10 de novembro, da SATA Air Açores – Serviço Açoriano de Transportes Aéreos, E.P.¹.

A Empresa é uma sociedade anónima, com sede na Rua Dr. José Bruno Tavares Carreiro, em Ponta Delgada e tem por objeto social a exploração, quer direta, quer através de 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 com a referida exploração, incluindo a assistência a aeronaves nos aeroportos, a formação de pessoal técnico e a assistência a outras empresas do sector.

A SATA Air Açores é detida a 100% pela SATA Holding, S.A. (“SATA Holding”) (Ver Reestruturação Societária infra), que tem por objeto social 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 prestação de serviços e a realização das operações comerciais, industriais e financeiras. A SATA Holding, por sua vez, detém igualmente 100% da SATA Internacional – Azores Airlines S.A. (“Azores Airlines”) e da SATA Gestão de Aeródromos, S.A (“SATA Gestão de Aeródromos” ou “SGA”), formando assim o Grupo SATA (“Grupo”).

Por sua vez, a SATA Air Açores detém 100% da Azores Airlines Vacations, localizado nos Estados Unidos, que se encontra em processo de encerramento,

A atividade de transporte aéreo regular dentro do Arquipélago dos Açores encontra-se, desde 1996, regulada pelo disposto no contrato de prestação de serviço público celebrado em 24 de maio de 1996 entre a SATA e a Região Autónoma dos Açores (“RAA”), ao abrigo do estabelecido no n.º 2 do Artigo 19º dos Estatutos da SATA². Abaixo a cronologia relativa à prestação do Serviço Público inter-ilhas:

- Em 2006 foi aberto um concurso público para exploração das rotas no arquipélago dos Açores, tendo a Empresa ganho o concurso para o período de 1 de abril de 2006 a 31 de maio de 2009.
- A 7 de setembro de 2009, a Empresa renovou o contrato de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA, pelo prazo de cinco anos a contar daquela data.
- A 24 de setembro de 2014, foi assinado, entre a SATA e a RAA, um Ajuste Direto para o período de outubro de 2014 a março de 2015.
- A 1 de abril de 2015, foi assinado entre a SATA e a RAA o segundo Ajuste Direto, para o período de abril a setembro de 2015.
- A 4 de setembro de 2015, a Empresa ganhou o Contrato das Obrigações de Serviço Público (“OSP”) de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA pelo prazo de 5 anos a contar de outubro de 2015 até setembro de 2020.
- A 1 de outubro de 2020, foi assinado entre a SATA e RAA um Ajuste Direto do Contrato das OSP de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA, para o período de outubro de 2020 a março de 2021³.

¹ Constituída ao abrigo do Decreto-Lei n.º 490/80 de 17 de outubro.

² Aprovados pelo Decreto-Legislativo Regional n.º 2/88/A, de 5 de fevereiro e do disposto na Resolução n.º 86/96, de 23 de maio.

³ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 260/2020, de 25 de setembro.

- O Conselho do Governo Regional tomou a decisão de contratar a concessão do serviço público aéreo regular no interior da RAA, no período de 1 de abril a 30 de setembro de 2021, por contrato a celebrar entre a RAA e a SATA, o qual veio a ser celebrado a 31 de março de 2021⁴.
- O Conselho do Governo Regional tomou a decisão de contratar, entre a RAA e a SATA, um novo ajuste direto da concessão do serviço público aéreo regular no interior da RAA, para o período de 1 a 31 de outubro de 2021⁵.
- A 28 de setembro de 2021, foi assinado entre a RAA e a SATA o Contrato das OSP de concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA pelo prazo de 5 anos a contar de 1 de novembro de 2021 até 31 de outubro de 2026⁶.

Contexto da atividade do Grupo SATA

1.1 Impactos diretos da Pandemia

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 SATA⁷;
- a 30 de abril de 2021, uma medida de apoio de 3,8 milhões de euros, a favor da SATA, como compensação pelos prejuízos sofridos, entre 19 de março de 2020 e 30 de junho de 2020, em consequência direta das restrições de viagem impostas devido à pandemia de coronavírus⁸;
- a 30 de abril de 2021 aprovou, 122,5 milhões de euros de apoio adicional à liquidez da SATA, sob a forma de garantia pública para empréstimos temporários⁹;
- 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 euros¹⁰;
- 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

⁴ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 65/2021, de 25 de março, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 44, de 25 de março de 2021

⁵ Cf. Resolução do Conselho do Governo n.º 233/2021 de 20 de setembro, publicada no Jornal Oficial, I Série, n.º 161, de 20 de setembro de 2021

⁶ A 12 de agosto de 2021, por despacho do Secretário Regional dos Transportes, Turismo e Energia, foi adjudicada a proposta da SATA.

⁷ Cf. State aid SA.58101 (2020/N) – Portugal – Rescue aid to SATA Group

⁸ 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.

⁹ Cf. State aid SA.58101 (2020/C) and SA.62043 (2021/N) – Portugal – Rescue aid and Restructuring aid to SATA Group

¹⁰ 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

próprios, e iii) uma garantia estatal de 135 milhões de euros concedida até 2028 para financiamento a conceder pelos bancos e outras instituições financeiras¹¹.

A SATA 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 Azores Airlines, ii) o *carve-out* / alienação do negócio do *handling*, iii) a reestruturação societária atual do Grupo SATA, com a criação de uma holding SATA para ter o controlo das três Empresas, em substituição do modelo em que a holding era 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 no montante de 144,5 milhões de euros (82,5 milhões de euros adiantados em 2021 e 62 milhões de euros recebidos em 2022), contabilizados a 31 de dezembro de 2022 por contrapartida da conta a pagar ao Governo Regional dos Açores (“GRA”) e ii) a concretização da assunção de dívida bancária no montante de 173,75 milhões de euros contraída pela SATA, igualmente contabilizados a 31 de dezembro de 2022 por contrapartida da conta a pagar ao GRA. Com os referidos montantes, em 2023, foram realizados aumentos de capital em espécie, na SATA Air Açores, por conversão de empréstimos acionistas no valor de 102,8 milhões de euros, conforme descrito no ponto “Capitalização da SATA Air Açores” da Nota da Reestruturação societária do Grupo SATA, tendo os restantes 215,5 milhões de euros sido cedidos pela Região Autónoma dos Açores (“RAA”) à SATA Holding conforme descrito no ponto “(I) Contrato de Compra e Venda de Ações e Cessão de Créditos entre RAA e a SATA Holding” da Nota da Reestruturação societária do Grupo SATA.

Adicionalmente, também os 135 milhões de euros de dívida bancária garantida pelo GRA, foram totalmente obtidos pela SATA Air Açores em 2022. Em 2023, os referidos montantes foram transferidos para a SATA Holding, conforme descrito no ponto “Transferência de dívida bancária da SATA Air Açores para a SATA Holding” da Nota da Reestruturação societária do Grupo SATA.

¹¹ Cf. State aid SA.58101 (2020/C ex 2020/N) and SA.62043 (2021/C ex 2021/N) which Portugal is planning to implement for rescuing and restructuring the SATA Group

1.2 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 Açores¹² é gerida pela Azores Airlines, que transportou em 2019, 1.300+ toneladas de carga, incluindo peixe, correio e equipamento médico); e iv) é uma entidade empregadora de valor acrescentado relevante com cerca de 1.100 colaboradores diretos nos Açores pelo Grupo SATA, dos quais mais de 600 colaboradores especializados (ex.: manutenção, gestão de receitas, comercial, gestão de operações), representando cerca de 10% do emprego total do turismo e cerca de 1% do emprego total dos Açores.

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

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

Adicionalmente, de referir que a rede da SATA, considerada no Plano de Reestruturação para 2021-25, teve 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 de Reestruturação baseou-se na previsão de procura de viagens aéreas 2019-25 da IATA / Oxford Economics (versão de novembro de 2020).

¹² Quota de mercado da Azores Airlines na primeira metade de 2020, rotas liberalizadas Açores-Continento

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.

Face ao Plano de negócios a SATA Air Açores registou um aumento da procura em 31% face ao previsto no Plano de Negócios, levando, contudo, a um aumento operacional de 39%.

1.3 Reestruturação societária do Grupo SATA

Através da Resolução do Conselho do Governo n.º 116/2022, de 27 de julho de 2022, o Conselho do Governo resolveu encetar as diligências necessárias à reorganização societária da SATA Air Açores. Esta reorganização foi analisada e os passos para a sua concretização foram detalhados em documentos de trabalho constantes no Plano de Reestruturação (o “Plano”) atualizado pela última vez a 12 de maio de 2023.

O Plano envolve a criação de uma nova sociedade, SATA Holding, a constituir pela Região Autónoma dos Açores (“RAA”), na qualidade de acionista única, para se tornar a sociedade-mãe do Grupo SATA, passando a deter a totalidade do capital social da SATA Air Açores, e das suas subsidiárias, entre outras, Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos, bem como, em momento ulterior, a nova entidade resultante da desvinculação da atividade de assistência em escala até agora assegurada pelas transportadoras.

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 Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos, bem como a cessão de créditos intra grupo devidos pelas subsidiárias.

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

Ainda no âmbito do processo de reestruturação, a SATA Air Açores procedeu ao encerramento das empresas na América do Norte, passando a operação nos Estados Unidos da América e Canadá a ser representada por uma loja da Azores Airlines, deixando de haver uma entidade jurídica local. Atualmente

está a decorrer o processo de encerramento da empresa subsidiária dos Estados Unidos da América, Azores Vacations America.

Constituição da SATA Holding e alterações das participações na SATA Air Açores, Azores Airlines e SATA Gestão de Aeródromos

No dia 13 de janeiro de 2023 formalizou-se a reorganização societária do Grupo SATA, com a constituição da nova sociedade SATA Holding, S.A (“SATA Holding”), com capitais exclusivamente públicos detidos pela Região Autónoma dos Açores.

(i) Contrato de Compra e Venda de Ações e Cessão de Créditos entre RAA e a SATA Holding

Na sequência desta alteração societária, no dia 18 de janeiro de 2023 foi celebrado um Contrato de Compra e Venda de Ações e Cessão de Créditos entre RAA e a SATA Holding (“CCVA – GRA”) mediante o qual a RAA vende as ações da SATA Air Açores e cede os créditos que detém sobre a SATA Air Açores (no âmbito das injeções realizadas nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado) à SATA Holding, mediante o pagamento do montante de 215.497.101 euros. Com este contrato, a SATA Holding passa a deter a 100% do capital social da SATA Air Açores.

No seguimento da celebração do CCVA-GRA, a RAA detinha um crédito sobre a SATA Holding que consiste no preço a pagar como contrapartida da compra e venda das Ações SATA Air Açores e da cessão dos Créditos da SATA Air Açores acima referido, no valor de 215.497.101 euros.

Este crédito foi convertido para capital no dia 3 de fevereiro de 2023, mediante a realização de um aumento de capital da SATA Holding para 215.547.101 euros por entrada em espécie. Adicionalmente, em 26 de maio de 2023, foi deliberada a redução de capital social da SATA Holding no valor de 50.000 euros, ascendendo assim o capital social da Empresa ao montante de 215.497.101 euros.

(ii) Contrato de Compra e Venda de Ações e Cessão de Créditos entre a SATA Air Açores e a SATA Holding

Igualmente na sequência da reestruturação societária do Grupo, foi celebrado em 24 de janeiro de 2023 um Contrato entre a SATA Air Açores e a SATA Holding (“CCVA SATA Air Açores”), relativo às participações na SATA Gestão de Aeródromos e na Azores Airlines, passando a nova empresa a deter a totalidade do capital de todas as empresas do Grupo SATA, e relativo a créditos sobre a Azores Airlines detidos pela SATA Air Açores, pelo valor global de 342.422.622 euros detalhado como segue:

- 50.000 ações nominativas escriturais, com o valor nominal de 5 euros cada, representativas da totalidade do capital social e direitos de voto da SATA Aeródromos, no valor de 250.000 euros;
- 1.000.000 de ações nominativas escriturais, com o valor nominal de 5 euros cada, representativas da totalidade do capital social e direitos de voto da Azores Airlines, no valor de 1 euro; e
- créditos sobre a Azores Airlines, no montante global de 342.172.621 euros, tendo assim os mesmos sido transferidos da SATA Air Açores para a SATA Holding.

O preço da compra e venda das ações e da cessão dos créditos será pago pela SATA Holding à SATA Air Açores nos seguintes termos:

- (i) na data da celebração do CCVA SATA Air Açores, a SATA Holding assumiu a dívida contraída pela SATA Air Açores junto da SATA Gestão de Aeródromos resultante da sua atividade operacional, no valor de 8.399.013 euros, mediante a celebração de um contrato de assunção de dívida;

- (ii) assunção por parte da SATA Holding, com efeito liberatório para a SATA Air Açores, da dívida contraída pela SATA Air Açores junto a instituições de crédito, no valor de 200.000.000 euros; e
- (ii) o remanescente, no valor de 134.023.609 euros, foi objeto de compensação com o saldo de créditos acionistas da SATA Holding sobre a SATA Air Açores.

Capitalização da SATA Air Açores

Nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado, no dia 3 de fevereiro de 2023 verificou-se a capitalização da SATA Air Açores através de um aumento de capital em espécie no valor de 102.752.900 euros, mediante a realização das seguintes entradas:

- (a) Entrada em espécie por conversão de empréstimos acionistas concedidos pelo GRA, no âmbito das injeções realizados nos termos do Plano de Reestruturação aprovado, em novembro e dezembro de 2021, no valor de 82.500.000 euros; e
- (b) Entrada em espécie por conversão de empréstimos acionistas concedidos pelo GRA em maio de 2022, no âmbito das injeções realizados nos termos do Plano de Reestruturação aprovado, no valor de 20.252.900 euros.

O Capital social da SATA Air Açores foi subsequentemente reduzido no referido valor para cobertura de prejuízos, pelo que o valor do capital social da SATA Air Açores manteve-se em 16.809.500 euros.

Nos termos do Plano de Reestruturação aprovado, em 14 de julho de 2023 verificou-se um novo aumento de capital efetuado pela SATA Holding, no montante de 11.995.390 euros, para posterior redução do capital social e cobertura de prejuízos da SATA Air Açores, tendo-se mantido assim o valor do capital social acima referido.

Transferência de dívida bancária da SATA Air Açores para a SATA Holding

Nos termos do CCVA SATA Air Açores, a SATA Holding assumiu, com efeito liberatório para a SATA Air Açores, a dívida bancária no valor de 200.000.000 euros durante o ano de 2023, mantendo o aval por parte do Governo Regional dos Açores. A transferência das respetivas dívidas foi garantida conforme segue:

- a dia 18 de julho de 2023 foi assinada a cessão de posição contratual entre a SATA Air Açores, a SATA Holding e o Banco BPI, S.A. referente ao contrato e empréstimo, no montante de 40.000.000 euros, celebrado a 28 de setembro de 2022 entre a SATA Air Açores e o Banco BPI, S.A.
- a dia 31 de julho de 2023 foi assinada a cessão de posição contratual entre a SATA Air Açores, a SATA Holding e o Banco BIC Português S.A. referente ao contrato de mútuo, no montante de 30.000.000 euros, celebrado a 16 de novembro de 2022 entre a SATA Air Açores e o Banco BIC Português S.A.
- a 24 de julho de 2023 ficou concluída a substituição de emitente das obrigações garantidas com o montante de emissão de 65.000.000 euros à taxa fixa de 4,128% e data de maturidade a 24 de outubro 2028 (ISIN: PTSAOAOM0007) e,
- a 20 de dezembro de 2023 ficou concluída a substituição de emitente das obrigações garantidas com o montante de emissão de 65.000.000 euros (sessenta e cinco milhões de euros) à taxa fixa de 2,711% e data de maturidade a 20 de dezembro de 2028 (PTSAOAOM0000).

Capitalização da Azores Airlines

Nos termos do Plano de Reestruturação aprovado, encontra-se prevista a conversão de empréstimos acionistas detidos pela SATA Holding, no valor global de 160.156.170 euros, o qual se encontra atualmente a aguardar conversão.

Adicionalmente, no dia 31 de julho de 2023 foi deliberado uma entrada em dinheiro através da SATA Holding, no montante de 26.000.000 euros, convertida em prestações acessórias.

Privatização Azores Airlines

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 Azores Airlines.

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, 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 Azores Airlines, tendo sido publicado em jornal oficial a 8 de março de 2023.

Importa referir que no dia 5 de dezembro de 2023, o Governo Regional dos Açores suspendeu o processo de privatização, não tendo o Grupo SATA conhecimento do conteúdo do relatório final do júri do concurso da privatização. A esta data, o Grupo SATA encontra-se a aguardar pelos desenvolvimentos a ocorrer em 2024 quanto ao processo de privatização da Azores Airlines.

Na sequência do referido, no dia 15 de março de 2024 o Governo Regional dos Açores enviou uma comunicação ao Conselho de Administração da SATA Holding a informar sobre a retoma do processo de privatização da Empresa.

1.4 Impactos das medidas tomadas após a Pandemia na SATA Air Açores

1.4.1 Evolução dos principais indicadores operacionais

A evolução dos principais indicadores operacionais no exercício de 2023 face a 2022 e 2019 são detalhados como segue:

	2023	2022	2019	Variação 23/22		Variação 23/19	
				Valor	%	Valor	%
Nº Voos	18 737	17 314	15 290	1 423	8,2%	3 447	22,5%
Lugares Oferecidos	1 283 593	1 166 318	1 001 770	117 275	10,1%	281 823	28,1%
Passageiros	951 565	837 236	766 642	114 329	13,7%	184 923	24,1%
ASK (milhões)*	242	217	178	25	11,5%	64	36,0%
RPK (milhões)**	183	159	139	24	15,1%	44	31,7%
Load Factor (%)	76%	73%	78%		3 p.p.		-2 p.p.
Correio (Kg)	579 432	573 110	603 630	6 322	1,1%	-24 198	-4,0%
Carga (Kg)	2 700 573	2 659 348	2 221 550	41 225	1,6%	479 023	21,6%
Block Hour	13 319	12 142	10 399	1 177	9,7%	2 920	28,1%
Fuel Burn	8 823 631	7 964 771	6 659 353	858 860	10,8%	2 164 278	19,6%

* Assentos-quilómetro oferecidos

** Assentos-quilómetro utilizados

O ano de 2023 foi o primeiro ano pós pandemia sem quaisquer restrições sanitárias. A elevada procura iniciada ainda em 2022, antecipou um ano chave para a companhia em termos operacionais, tendo sido obtidos recordes históricos quer em número de passageiros transportados quer em volume de vendas, superando os números de 2019, considerado o ano chave no mundo da aviação.

Verificou-se um aumento no número de voos (8,2% *yoy*), e comparativamente a 2019, 22,5%. Este aumento foi acompanhado por uma variação positiva de lugares oferecidos (+10,1%) face a 2022 e 2019 (+28,1%). A capacidade, ASK, à semelhança do verificado nos restantes indicadores, aumentou em 2023 face a 2022 (11,5%) e 2019 (36%), tendo resultado em incrementos nos passageiros transportados de 13,7% face a 2022 e 24,1% quando comparado com 2019. Verificou-se ainda um aumento de *load factor* em 3 p.p. face a 2022 ainda que com uma diminuição de 2 p.p. face a 2019.

O transporte de carga aumentou apenas 1,6% face a 2022 e comparativamente a 2019 representou um aumento de 21,6%.

1.4.2 Evolução nos indicadores financeiros

O detalhe da evolução dos principais indicadores financeiros no exercício findo em 2023 face aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2022 e 2019, são detalhados como segue:

Indicadores financeiros	2023	2022	2019	Variação 23/22		Variação 23/19	
				Valor	%	Valor	%
Dados da demonstração dos resultados							
Rendimento operacional	109 463 349	92 248 197	84 409 607	17 215 152	18,7%	25 053 742	29,7%
Receita de passageiros	39 552 492	35 024 866	24 917 981	4 527 626	12,9%	14 634 511	58,7%
EBITDA	11 428 928	7 834 793	15 286 671	3 594 135	45,9%	(3 857 743)	-25,2%
Margem EBITDA	10%	8%	18%	-	2 p.p.	-	-8 p.p.
Resultado operacional (EBIT)	(1 983 016)	(8 097 966)	2 340 690	6 114 950	-75,5%	(4 323 706)	-184,7%
EBIT margin	-2%	-9%	3%	-	7 p.p.	-	-5 p.p.
Dados da demonstração dos fluxos de caixa							
Fluxo das atividades operacionais	(65 178)	(138 863)	2 823 621	73 685	-53,1%	(2 888 799)	-102,3%
Fluxo das atividades de investimento	15 289 966	(93 934 920)	(40 366 397)	109 224 886	-116,3%	55 656 363	-137,9%
Fluxo das atividades de financiamento	(103 062 823)	169 025 165	39 581 835	(272 087 988)	-161,0%	(142 644 658)	-360,4%
Dados da posição financeira							
Total do ativo	109 112 879	549 922 728	260 357 336	(440 809 849)	-80,2%	(151 244 457)	-58,1%
Total do passivo	113 676 966	659 404 077	291 079 723	(545 727 111)	-82,8%	(177 402 757)	-60,9%
Total do capital próprio	(4 564 088)	(109 481 349)	(30 722 387)	104 917 261	-95,8%	26 158 300	-85,1%

O efeito financeiro no ano de 2023 foi impactado pelo aumento de atividade, verificando-se um aumento dos rendimentos operacionais de 18,7% face a 2022 e de 29,7% face a 2019, respetivamente. Verificou-se um aumento das receitas de passageiros em 12,9% face a 2022 e 58,7% face a 2019, respetivamente. O EBITDA registou um aumento de 3,6 milhões de euros face a 2022, passando para 11,4 milhões de euros e o resultado operacional passou de 8,1 milhões de euros para 2 milhões de euros negativos.

Relativamente aos dados da posição financeira, a diminuição verificada no ativo, deveu-se à passagem da dívida da Azores Airlines para a esfera da SATA Holding, no âmbito do processo de reorganização societária, no montante de 342,2 milhões de euros, assim como o valor registado em caixa e equivalentes de caixa, decorrente das entradas de capital no âmbito do auxílio de Estado em 2022.

A variação verificada no passivo está diretamente relacionada com a diminuição da dívida a pagar ao GRA, no âmbito do auxílio de Estado, que passou para a esfera da SATA Holding.

No que respeita às variações verificadas na demonstração de fluxos de caixa, a diminuição dos fluxos de caixa de atividades de financiamento está diretamente relacionada com o recebimento, no ano de 2022 dos valores relacionados com as injeções de capital a realizar pelo GRA no Grupo SATA, de acordo com o Plano de Reestruturação Aprovado. Adicionalmente, a SATA Air Açores procedeu ao reembolso antecipado da totalidade do empréstimo obrigacionista de 60 milhões de euros, emitido em dezembro de 2022.

1.4.3 Impacto da pandemia e do Plano de Reestruturação Aprovado 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 2023, 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.

Provisão para reestruturação (Nota 18 e 20)

A Empresa registou uma provisão para fazer face a gastos de reestruturação, correspondente ao valor de responsabilidades a incorrer com o programa de saídas negociadas de colaboradores, lançado em 2020, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA. Foi ainda registada uma responsabilidade com os acordos de saída antecipada sob forma de reforma antecipada e pré-reforma, assumindo assim um valor total de responsabilidades de cerca de 12,6 milhões de euros, registado em gastos de reestruturação (Nota 30). Em 2021 e 2022, verificaram-se utilizações da provisão, bem como o reforço das responsabilidades com benefícios pós-emprego através da formalização de entradas no programa de pré-reformas, reaberto em 2022 para adesões a partir de 2023. As responsabilidades presentes na posição financeira em 31 de dezembro de 2023, resultantes de medidas de reestruturação, totalizam cerca de 13,5 milhões de euros (Notas 20)

Perdas por imparidade de ativos não correntes- Frota Aérea

Em 31 de dezembro de 2023, o total de ativos, não correntes, relacionados com a frota aérea, sujeitos a testes de imparidade nos termos da IAS 36, sempre que existam indícios de imparidade, ascende a 34,4 milhões de euros.

O valor recuperável dos referidos ativos foi apurado tendo como base o modelo de fluxos de caixa descontados, o qual requer a utilização de estimativas e pressupostos por parte do Conselho de Administração, que dependem de projeções económicas e de mercado, nomeadamente no que se refere aos *cash-flows* associados à atividade operacional da SATA, taxas de desconto a utilizar no respetivo modelo e valores de mercado das aeronaves da Empresa. O Plano de Reestruturação Aprovado, que contém um conjunto de pressupostos de médio e longo prazo relacionados com a evolução da frota aérea e o nível de atividade e performance operacional da Empresa, e que se enquadram na conjuntura atual e nos seus impactos na atividade do transporte aéreo, esteve na base da análise da recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis e intangíveis do transporte aéreo efetuada pelo Conselho de Administração da SATA em 31 de dezembro de 2023.

É entendimento do Conselho de Administração da SATA que a melhor estimativa, à data de 31 de dezembro de 2023, encontra-se refletida nas projeções embutidas no teste de imparidade realizado.

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

Adicionalmente, foram efetuados testes de imparidade às reservas de manutenção, que são registadas como ativo, tendo resultado numa imparidade de 407,6 milhares de euros (Nota 13).

Perdas por imparidade do saldo a receber da Azores Airlines

A esta data, o Conselho de Administração da SATA Air Açores, em articulação com o seu acionista maioritário, encontra-se a avaliar a recuperabilidade do saldo a receber da Azores Airlines em 31 de dezembro de 2023, no montante de 14.889 milhares de euros, 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 desta conta 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).

Impostos Diferidos (Nota 9)

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 encontra 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 2023, a SATA tem registados ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais reportados referentes aos exercícios de 2014 a 2023, correspondentes a impostos diferidos no montante de 7,3 milhões de euros, e para os quais existe, por parte da Empresa, uma perspetiva de recuperação do referido montante, tendo em consideração as projeções dos lucros tributáveis futuros a gerar resultados fiscais no período 2024 – 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 2023 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 do Grupo.

1.4.4 Continuidade das operações

Tendo por base o enquadramento legal, operacional, financeiro e societário divulgado nesta Nota, a Administração entende que a preparação das demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 deverá ser realizada com base no princípio da continuidade, tendo em consideração: (i) a aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA (“Plano de Reestruturação Aprovado”); (ii) a estrutura acionista do Grupo SATA; (iii) o contrato de concessão em vigor do serviço público aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores e; (iv) a obtenção de suporte financeiro acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.

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.

O Conselho de Administração tem ainda envidado todos os esforços no sentido de garantir a sustentabilidade da Empresa quer seja pelo foco no crescimento da operação e conseqüente melhoria dos resultados financeiros, quer seja por via da redução do endividamento do Grupo SATA, nomeadamente o reembolso antecipado de Obrigações no montante de 60 milhões de euros por parte da SATA Air Açores, com uma poupança estimada de cerca de 18 milhões de euros até 2026 em custos financeiros.

Desta forma, importa ainda salientar que a continuidade das operações se encontra influenciada por (i) capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos (ii) cumprimento do Plano de Reestruturação Aprovado do Grupo SATA e (iii) rentabilidade operacional futura da Empresa.

Tendo em consideração os potenciais impactos no setor do transporte aéreo e na atividade operacional e financeira futura da Empresa, os fatores acima descritos representam 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. Desta forma, é convicção do Conselho de Administração que a continuidade das operações e liquidez da Empresa se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses.

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.

As demonstrações financeiras anexas são apresentadas e aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 21 de março de 2024. 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.

1.5 Evolução critérios de ESG

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 e guerras, 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 cada vez mais indispensável nas organizações.

Embora a crise na saúde mundial tenha exposto o quão vulneráveis as estruturas e sistemas corporativos podem ser, também elevou o nível de consciência de risco das organizações. 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 a envolver-se com a comunidade onde se encontra inserida. Os trabalhadores da SATA são uma força-chave para a mudança em todo este processo.

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

Ao nível do "E", o Grupo SATA tem em curso uma ferramenta de compensação voluntária de emissões de CO2 designado por ICOP (IATA Carbon Offset Program). Todos os passageiros que efetuarem viagens na Azores Airlines e na SATA Air Açores poderão participar voluntariamente na compensação das emissões

de carbono produzidas durante sua viagem. No ato de reserva, através de uma contribuição voluntária que se encontra indexada às milhas percorridas, assim como à classe em que viajam, os passageiros podem optar por apoiar o projeto “Ecofiltro Guatemala Improved Stoves and Water Purification”, certificado pela IATA (International Air Transport Association) e alinhado com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas (ODS).

Em termos de Governança “G” o Grupo SATA criou uma área focada na Governance e Compliance Legal, de forma a assegurar a implementação de procedimentos capazes de gerar maior confiança e credibilidade da Empresa junto dos seus *stakeholders*, tendo para o efeito aprovado um conjunto de políticas capazes de privilegiar a transparência da governação corporativa bem como a promoção e cumprimento de valores éticos e inclusivos nas iniciativas e funcionamento da SATA.

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 2023. 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 2023

As novas normas, interpretações e alterações a normas existentes identificadas abaixo, que se tornaram efetivas em 1 de janeiro de 2023, são como segue:

1. Novas normas, alterações às normas efetivas a 1 de janeiro de 2023

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
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
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 simultâneo 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
IAS 12 – Reforma da tributação internacional – Regras do modelo Pilar Dois	Introdução de uma exceção temporária aos requisitos de reconhecimento e divulgação de informação sobre impostos diferidos ativos e passivos relacionados com os impostos sobre o rendimento do modelo Pilar Dois. Exigências de divulgação direcionadas para as entidades afetadas (entidades pertencentes a grupos multinacionais que tenham réditos consolidados de €750 milhões em pelo menos dois dos últimos quatro anos)	Imediatamente ou 1 de janeiro de 2023

* Exercícios iniciados em ou após

Novas normas, alterações às normas e interpretações de aplicação obrigatória em exercícios futuros

A aplicação das novas normas, interpretações e alterações a normas existentes identificadas abaixo, que se tornaram efetivas em exercícios futuros, são como segue:

2. Normas (novas e alterações) que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2024, endossadas pela EU

Descrição	Alteração	Data efetiva*
IAS 1 – Classificação de passivos como não correntes e correntes e 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

3. Normas (novas e alterações) que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2024, ainda não endossadas pela EU

Descrição	Alteração	Data efetiva*
Normas:		
IAS 7 e IFRS 7 – Acordos de financiamento de fornecedores	Requisitos de divulgação adicionais sobre acordos de financiamento de fornecedores (ou "reverse factoring"), o impacto nos passivos e fluxos de caixa, bem como o impacto na análise de risco de liquidez e como é que a entidade seria afetada caso estes acordos deixassem de estar disponíveis	1 de janeiro de 2024
IAS 21 – Efeitos das alterações das taxas de câmbio: Falta de permutabilidade	Requisitos para determinar se uma moeda é passível de ser trocada por outra moeda e quando não for possível efetuar a troca por um longo período, as opções para calcular a taxa de câmbio à vista a utilizar. Divulgação dos impactos desta situação na liquidez, performance financeira e situação patrimonial da entidade, bem como a taxa de câmbio à vista utilizada na data de relato.	1 de janeiro de 2025

* 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 2023, não impactaram as demonstrações financeiras da Empresa do exercício findo em 31 de dezembro de 2023. 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 2023, 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 Partes de capital em subsidiárias

Os investimentos representativos de partes de capital em subsidiárias encontram-se registados ao custo de aquisição, deduzido das perdas de imparidade, quando estas se verificarem.

Depois de o interesse da investidora ser reduzido a zero, a Empresa reconhece um passivo para fazer face às responsabilidades adicionais resultantes de i) obrigações legais ou construtivas incorridas ou pagamentos efetuados a favor das subsidiárias e associadas, ii) expectativa de geração de caixa da subsidiária ou associada insuficiente para fazer face às obrigações legais ou construtivas incorridas e iii) impossibilidade de apurar o justo valor dos referidos investimentos com fiabilidade.

Os dividendos recebidos das empresas subsidiárias são registados como ganhos relativos a partes de capital, quando atribuídos.

3.2 Conversão cambial

i) Moeda funcional e de apresentação

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

ii) Transações e saldos

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

iii) Taxas de câmbio utilizadas

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

Moeda	Câmbio final do exercício	
	2023	2022
USD	0,9050	0,9376
GBP	1,1507	1,1275
CAD	0,6830	0,6925

Fonte: Banco de Portugal

3.3 Ativos fixos tangíveis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4 Ativos Intangíveis

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

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

A Empresa tem registado como ativos intangíveis essencialmente programas de computador que se referem aos valores despendidos na aquisição de direitos sobre aplicações informáticas e dos custos de parametrização incorridos, para apoio à atividade desenvolvida. São também capitalizados como ativo intangível os upgrades efetuados às aplicações ou a introdução de novas funcionalidades, na medida em que estas inovações incorporem benefícios económicos futuros para os ativos beneficiados. As licenças de utilização e manutenção são reconhecidas como custo na demonstração de resultados, pró-rata do período a que se referem.

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

3.5 Imparidade de ativos não financeiros

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

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

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

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

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

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

A 31 de dezembro de 2023 e 2022, a SATA Air Açores apenas tem ativos financeiros mesurados ao custo amortizado, classificados como clientes, outras contas a receber e caixa e equivalentes de caixa.

3.6 Ativos financeiros

Classificação

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

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

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

Instrumentos de dívida

Um ativo financeiro é mensurado ao custo amortizado se i) é detido para recebimento dos fluxos de caixa contratuais; e ii) os fluxos de caixa contratuais subjacentes representam apenas o pagamento de capital e juros. Os ativos enquadráveis nesta categoria são inicialmente reconhecidos ao seu justo valor e subseqüentemente 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 subseqüentemente mensurados ao seu justo valor, sendo as alterações de justo valor registadas em outro rendimento integral, exceto no que respeita ao reconhecimento de perdas por imparidade, juros e ganhos ou perdas cambiais, valores que são registados diretamente na demonstração de resultados. Quando o ativo financeiro é desreconhecido, o ganho ou perda acumulado em outro rendimento integral é reclassificado para resultado do período.

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

Instrumentos Financeiros derivados

A Empresa utiliza derivados com o objetivo de gerir os riscos financeiros e operacionais a que se encontra sujeita. Sempre que as expectativas de evolução de taxas de juro ou taxas de câmbio o justifiquem, a Empresa procura contratar operações de proteção contra movimentos adversos, através de instrumentos derivados, tais como contratos de proteção de juro ou *forwards* cambiais.

Na seleção de instrumentos financeiros derivados são, essencialmente, valorizados os aspetos económicos dos mesmos. Os instrumentos financeiros derivados são registados na demonstração da posição financeira pelo seu justo valor.

Na medida em que sejam consideradas coberturas eficazes, as variações no justo valor das coberturas de fluxos de caixa são, inicialmente, registadas, em outros rendimentos integrais do período a que respeitam e posteriormente em resultados e resultados financeiros líquidos na sua data de liquidação. A parte ineficaz da cobertura é registada em resultados financeiros líquidos no momento em que ocorre.

Desta forma, e em termos líquidos, os gastos associados aos financiamentos cobertos são periodizados à taxa inerente à operação de cobertura contratada. Os ganhos ou perdas, decorrentes da rescisão

antecipada deste tipo de instrumento, que apenas é permitida mediante determinadas circunstâncias, são reconhecidos em resultados, quando a operação coberta também afetar resultados.

Sempre que possível, o justo valor dos derivados é estimado com base em instrumentos cotados. Na ausência de preços de mercado, o justo valor dos derivados é estimado através do método de fluxos de caixa descontados e modelos de valorização de opções, de acordo com pressupostos geralmente utilizados no mercado. O justo valor dos instrumentos financeiros derivados encontra-se incluído, essencialmente, nas rubricas de outras contas a receber e de outras contas a pagar.

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.

Para os restantes instrumentos financeiros onde não é adotada a abordagem simplificada referida, a Azores Airlines reconhece imparidades esperadas *lifetime* quando existe um aumento significativo do respetivo risco de crédito após o reconhecimento inicial. Contudo, e nomeadamente no que respeita a contas a receber de partes relacionadas, se não ocorrer qualquer aumento do risco de crédito do respetivo instrumento financeiro, a Azores Airlines mensura a perda por imparidade daquele instrumento por um montante equivalente às perdas esperadas no período de doze meses ("*12 months expected credit losses*").

As perdas esperadas representam as perdas por imparidade que resultam de todos os eventos de *default* possíveis na vida esperada do instrumento financeiro. Em contraste, as perdas esperadas 12-months representam a parte das perdas *lifetime* que são esperadas resultar de eventos de *default* no instrumento financeiro e que são consideradas *lifetime* possíveis de ocorrer doze meses após a data de reporte financeiro.

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

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

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

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

Desreconhecimento de ativos financeiros

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

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

3.7 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.

3.8 Inventários

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

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

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

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

3.9 Clientes e Outras contas a receber

Os saldos de clientes e outras contas a receber correntes são, inicialmente, contabilizados pelo valor da contraprestação acordada, a não ser que tenham uma componente de financiamento significativa, caso em que são contabilizados ao justo valor. A SATA detém os saldos de clientes e outras contas a receber

correntes com o objetivo de os cobrar sendo, assim, subsequentemente mensurados ao custo amortizado, deduzido de perdas por imparidade.

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

3.10 Caixa e equivalentes de caixa

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

Os descobertos bancários são apresentados na demonstração da posição financeira, 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.

3.11 Capital social

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

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

3.12 Empréstimos obtidos

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

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

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

3.13 Outras contas a pagar

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

3.14 Imposto sobre o rendimento

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

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

Impostos diferidos

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

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

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

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

3.15 Benefícios aos empregados

A Empresa concede complementos de pensões de reforma (doravante designado por plano de pensões).

➤ Plano benefícios definidos

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

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

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

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

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

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

➤ Planos de contribuição definida

O plano de contribuição definida é atribuído aos pilotos ativos da Empresa admitidos após 31 de dezembro de 2003 e prevê uma contribuição base de 6% por parte da Empresa e 1,5% por parte do colaborador. O plano de contribuição definida é gerido pelo BPI Pensões.

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

As contribuições efetuadas são registadas como gastos com pessoal na demonstração de resultados (ver Nota 20 e 30).

➤ 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 Empresa 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 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 com base em metodologias atuariais, as quais utilizam determinados pressupostos.

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

3.16 Provisões

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

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

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

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

Redelivery

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

Processos judiciais

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

Provisão para Reestruturação

A Empresa reconhece uma provisão para custos com reestruturação quando os critérios gerais de reconhecimento de provisões estejam cumpridos, nomeadamente quando existe um plano formal detalhado para a reestruturação e tenha sido criada a expectativa válida nos afetadas de que levará a efeito

a reestruturação ao começar a implementar esse plano ou ao anunciar as suas principais características aos afetados por ele. Os gastos subjacentes são reconhecidos na demonstração de resultados na rubrica de gastos de reestruturação.

3.17 Subsídios e apoios do Governo

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

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

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

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

3.18 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 3.5.

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

3.19 Especialização dos exercícios

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

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

3.20 Rédito

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

Transporte aéreo

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

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

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

Programa SATA Imagine

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

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

12 meses. O rédito é assim reconhecido quando as milhas são utilizadas ou expiram, geralmente três anos após a data de emissão.

Compensações financeiras obtidas como contrapartida de serviço público

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

Assistência prestada a terceiros

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

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

3.21 Demonstração dos fluxos de caixa

A demonstração dos fluxos de caixa é preparada de acordo com a IAS 7, através do método direto. A Empresa classifica na 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.

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

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

Os fluxos de caixa abrangidos nas **atividades de investimento** incluem, nomeadamente, as aquisições e alienações de investimentos em empresas subsidiárias e recebimentos e pagamentos decorrentes da compra e venda de ativos intangíveis e tangíveis.

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

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

- a) Os pagamentos de locações que representam pagamentos em dinheiro da parcela principal dos passivos de locação são apresentados como fluxos de caixa resultantes de atividades de financiamento;

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

3.22 Eventos subsequentes

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

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

4. Políticas de gestão do risco financeiro

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

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

i. Risco de taxa de câmbio

A atividade operacional da Empresa é desenvolvida na Região Autónoma dos Açores, no entanto encontra-se exposta ao risco da flutuação das taxas de câmbio através da aquisição de produtos/serviços fortemente indexados ao dólar, como por exemplo o *jetfuel*, locações e/ou e a manutenção de aeronaves.

Durante 2023, o EUR valorizou 3,5% face ao USD e 1,4 relativamente ao CAD.

As rubricas de custos da Empresa são, em muitos casos, dependentes do euro e do dólar, tendo as restantes divisas, uma expressão reduzida. O dólar é a moeda de referência no sector da aviação e abrange *inputs* tão importantes e diversos como combustível, locação de aeronaves, materiais e serviços de manutenção, seguros de aviação, ou transações em *code-share*. No caso concreto dos combustíveis, mesmo em contratos objeto de faturação e liquidação em euros, o cálculo dos valores a cobrar é indexado, e estabelecido por referência, à cotação do dólar face ao euro, constituindo o gasto com combustível uma exposição quase integral ao dólar, na qual se excetuam apenas determinadas taxas e comissões comerciais.

Também no caso de locações o mercado é denominado em dólares, desde as rendas mensais, às reservas de manutenção e aos depósitos de garantia. A manutenção de aeronaves é outra fonte de exposição ao dólar que nem sempre é repercutida no cliente final em termos de faturação nessa divisa.

A exposição da Empresa ao risco de taxa de câmbio, a 31 de dezembro de 2023 e 2022, com base nos valores da posição financeira, dos ativos e passivos financeiros da Empresa, em divisas, convertidos para duros aos câmbios em vigor à data de relato, apresenta-se como segue:

	2023			TOTAL
	USD	CAD	OUTRAS	
ATIVOS				
Caixa e equivalentes de caixa	511 476	509 581	63 430	1 084 487
Clientes	55 256	-	-	55 256
Outras contas a receber	1 150 455	26 154	4 332	1 180 941
	1 717 187	535 735	67 762	2 320 684
PASSIVOS				
Passivos com obrigações contratuais	2 968 715	-	-	2 968 715
Fornecedores	1 863 663	3 420	281 310	2 148 393
Outras contas a pagar	283 616	430	-	284 046
Provisões	234 861	-	-	234 861
	5 350 855	3 850	281 310	5 636 016

	2022			TOTAL
	USD	CAD	OUTRAS	
ATIVOS				
Caixa e equivalentes de caixa	1 925 576	1 112 749	355 686	3 394 011
Clientes	12 354	-	-	12 354
Outras contas a receber	1 498 712	335 289	1 819	1 835 820
	3 436 642	1 448 038	357 505	5 242 185
PASSIVOS				
Passivos com obrigações contratuais	3 881 900	-	-	3 881 900
Fornecedores	509 801	7 891	3 496	521 188
Outras contas a pagar	132 776	1 245	-	134 021
	4 524 477	9 136	3 496	4 537 109

A volatilidade dos mercados cambiais poderá afetar de forma relevante a mensuração dos ativos e passivos do Grupo e impactar significativamente os montantes de recebimentos e pagamentos em moeda estrangeira.

Em 31 de dezembro de 2023, uma desvalorização/valorização de 10% de todas as taxas de câmbio com referência ao euro, resultaria num impacto nos resultados do exercício de cerca de 332 milhares de euros (2022: 70 milhares de euros).

ii. Risco de crédito

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

A SATA aplica a abordagem simplificada prevista na IFRS 9 para mensurar as perdas de crédito esperadas, 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 2023 ou 2022, 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.

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

De notar que, face à atividade desenvolvida, existe uma multiplicidade de clientes/devedores pelo que não existem questões de concentração de crédito nem dependência de entidades individuais.

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 2023 e 2022, a exposição da SATA por notação de risco de crédito face a caixa e equivalentes de caixa, cujas contrapartes sejam instituições financeiras, detalha-se como segue:

<u>Notação de rating</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>	<u>Fonte</u>
A-	1 472 657	5 677 585	<i>Fitch Ratings</i>
A1	42 703	8 522 541	<i>Moody's</i>
BBB +	25 297	4 665 888	<i>Fitch Ratings</i>
BBB	6 338	65 198 587	<i>Fitch Ratings</i>
BBB -	50 020	207 463	<i>Fitch Ratings</i>
BB	59	4 633 317	<i>Standard & Poor's</i>
B	-	146 301	<i>Fitch Ratings</i>
B+	6	-	<i>Fitch Ratings</i>
BAA1	-	103	<i>Moody's</i>
BA1	6 276	15 044	<i>Moody's</i>
BA2	10 832	39 144	<i>Moody's</i>
Sem rating atribuído	41 858	453 294	
	1 656 047	89 559 267	

iii. Risco de liquidez

O risco de liquidez da SATA é uma confluência de fatores que resultam da exploração, do financiamento existente e respetivo serviço da dívida, das condições de negociação de novas operações, de perdas ou ganhos cambiais e de atividades de investimento, quando significativas.

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

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 e o reembolso da dívida.

No âmbito do atual quadro de conflito militar entre Rússia e Ucrânia e, com início no terceiro trimestre de 2023, o conflito no Médio Oriente, o Grupo avaliou possíveis impactos ao nível de necessidades de liquidez adicionais, tendo concluído que a atual Política de Gestão de Risco de Liquidez se mantém adequada.

Importa ainda salientar que a gestão de tesouraria da SATA encontra-se a ser efetuada de uma forma prudente, através de um acompanhamento rigoroso à posição de caixa a cada momento e sua estimativa para os meses seguintes, conforme detalhadamente divulgado na Nota 1.4.4.

A tabela seguinte analisa os passivos a pagar pela Empresa, nos prazos indicados, por grupos de maturidade relevantes, tendo por base o período remanescente até à maturidade, à data do relato financeiro. Os montantes que constam da tabela são *cash-flows* contratuais não descontados:

	Menos de 1 ano	Entre 2 a 5 anos	Mais de 5 anos
31 de dezembro de 2023			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	3 380 183	110 799	-
Passivos com obrigações contratuais	5 694 420	20 984 640	9 392 166
Fornecedores	17 792 967	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	46 473 216	-	-
	73 340 786	21 095 439	9 392 166

	<u>Menos de 1 ano</u>	<u>Entre 2 a 5 anos</u>	<u>Mais de 5 anos</u>
31 de dezembro de 2022			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	17 328 068	104 397 289	191 408 800
Passivos com obrigações contratuais	6 014 457	21 978 008	13 915 695
Fornecedores	14 815 876	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	334 437 216	-	-
	<u>372 595 617</u>	<u>126 375 297</u>	<u>205 324 495</u>

iv. Risco de taxa de juro

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

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

Tendo em consideração os empréstimos contratualizados a 31 de dezembro de 2023, a data referência para atualização dos respetivos indexantes é conforme segue:

<u>Capital em dívida</u>	<u>Spread</u>	<u>Indexante</u>	<u>Data de repricing</u>
547 762	1,75%	Euribor 6M	23/03/2024
2 916 706	1,25%	Euribor 3M	-
3 464 469			

Adicionalmente, os passivos com obrigações contratuais bem como os empréstimos obtidos de empresas do Grupo SATA apresentam uma taxa de juro fixa, que no caso dos empréstimos obtidos de empresas do Grupo é de 4%.

Considera-se que o justo valor deste empréstimo está alinhado com o seu valor contabilístico uma vez que as taxas de juro estão dentro dos valores percentuais obtidos pela SATA.

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

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, os passivos financeiros sujeitos ao risco de variação de taxa de juro encontram-se identificados na Nota 19.

Foi efetuada uma análise de sensibilidade com base na dívida total da Empresa subtraída das aplicações de fundos e das disponibilidades, com referência a 31 de dezembro de 2023 e 2022.

Tendo por referência à dívida líquida em 31 de dezembro de 2023, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos custos financeiros líquidos anuais de 6 milhares de euros (2022: 1.315 milhares de euros).

v. Risco de preço de combustível

Um dos principais custos suportados pela Empresa é o combustível, estando o mesmo sujeito à exposição de flutuações do seu preço.

Durante 2023, contrariamente ao expectável tendo em consideração os conflitos geopolíticos existentes na Ucrânia e posteriormente no Médio Oriente, o preço *spot* do *jet fuel* não alcançou o verificado em 2022, ainda que os preços base se tenham mantido superiores às projeções do Plano de Reestruturação. Os preços médios de *jet fuel* em 2023 foram de 84,4 USD/barril, comparativamente a 99 USD/barril, representando uma diminuição de 15%. Ainda assim, ficou 32% acima do nível médio de 2019 (64 USD/barril).

Eventuais variações acentuadas do preço do *jet fuel* após 31 de dezembro de 2023 poderão vir a ter um impacto significativo nos resultados da Empresa.

vi. Risco de mercado

A Empresa encontra-se exposta, ainda que de forma indireta, a diversos mercados geográficos, nomeadamente Europa e América do Norte.

De referir que a Empresa beneficiou e contribuiu para o crescimento do turismo no Mercado Português, que tem atingido números expressivos em diversos indicadores, desde os níveis de ocupação dos hotéis, o número de dormidas, etc, especialmente tendo em consideração que 2023 foi o primeiro ano completo sem qualquer tipo de restrição decorrente da pandemia COVID-19.

A indústria do transporte aéreo recuperou de forma consistente sendo expectável que continue esta trajetória nos próximos anos. Não obstante, dada toda a incerteza que o atual ambiente macroeconómico e que os desenvolvimentos da própria indústria trazem consigo, prevê-se que os RPK globais só recuperem completamente os níveis de 2019 em 2024.

Apesar da contínua recuperação da atividade face a 2022, os conflitos geopolíticos na Ucrânia e, posteriormente, no Médio Oriente, contribuíram para o agravamento da inflação, colocando pressão nos custos operacionais.

Adicionalmente, em alguns mercados, nomeadamente na Europa, a escassez de mão-de-obra e as greves no setor do transporte aéreo criam constantes desafios a curto-prazo para os custos e operações, forçando as companhias aéreas a ajustar a sua oferta.

Estas alterações deverão ser contextualizadas no Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia, o qual estabelece todos os pressupostos de receitas e custos incluindo os de rede e frota. Caso a realidade diverja significativamente deste plano nomeadamente ao nível de serviço e vendas, as receitas e resultados da SATA podem ser negativamente impactados no futuro.

vii. Gestão do risco de capital

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

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

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

A dívida da Empresa tem uma medida contabilística rigorosa, que pode ser analisada e medida de forma mais abrangente e substancial, englobando agregados cujo comportamento é, em alguns aspetos, similar a financiamentos. Trata-se do caso das locações. O incremento do conjunto de encargos com aeronaves em locação corresponde a um aumento de responsabilidades futuras significativas, na medida em que se tratam de contratos de médio e longo prazo, que se assemelham ao pagamento faseado de dívida, embora sem risco de valor residual do bem, no termo da respetiva locação. Assim, a renovação de frota, em regime de locação, é relevante para a gestão de risco.

5. Principais estimativas e julgamentos apresentados

As estimativas e julgamentos com impacto nas demonstrações financeiras da Empresa são continuamente avaliadas, representando a cada data de relato a melhor informação à data ao dispor do Conselho de Administração.

Em resultado da pandemia COVID-19 e do Plano de Reestruturação Aprovado, algumas destas estimativas foram materialmente afetadas, conforme descrito na Nota 1.4.4.

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

5.1 Provisões (Nota 18)

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 Provisões para Reestruturação (Nota 18)

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

Em 2020 foi reconhecida uma Provisão para Reestruturação que correspondente ao valor de responsabilidades que a Empresa esperava incorrer com o programa de saídas negociadas de

colaboradores, lançado em 2021, no âmbito do processo de reestruturação do Grupo SATA, assumindo a 31 de dezembro de 2021 um valor de cerca de 2,7 milhões de euros. Em 2021 foram pagas indemnizações a título de rescisões por mútuo acordo no montante de 1,6 milhões de euros. Em 2022, com a reabertura do programa de pré-reformas, a SATA registou um aumento das responsabilidades com estes benefícios, para colaboradores que vão entrar na pré-reforma em 2023, tendo transferido o montante de 945 milhares de euros da provisão para reestruturação para obrigações de benefícios de reforma. Adicionalmente, foram pagas indemnizações a título de rescisões por mútuo acordo, no montante de 126 milhares de euros.

A 31 de dezembro de 2022 a SATA assumiu o compromisso de pagar pré-reformas a trabalhadores que vão entrar neste regime em 2024 e 2025, caso os mesmos estejam ao serviço da Empresa na data da respetiva saída. De acordo com o método do crédito da unidade projetada definido na IAS 19 – Benefícios dos Empregados, estas responsabilidades são registadas contabilisticamente pelo período laboral remanescente, nos próximos dois anos, que cada um destes colaboradores irá prestar de serviços à Entidade. Como resultado do descrito, em 2023 foram reconhecidos 1.587 milhares de euros em gastos de reestruturação (Notas 20 e 30).

Em 2023 foi também reconhecida uma responsabilidade adicional de 140 milhares de euros relativa a um acordo já assumido.

5.3 Pressupostos atuariais (Nota 20)

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

5.4 Ativos tangíveis (Nota 6)

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

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

5.5 Imparidades (Notas 10, 11 e 13)

A determinação de uma eventual perda por imparidade pode ser despoletada pela ocorrência de diversos eventos, muitos dos quais fora da esfera de influência da 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 11 e 13).

As imparidades de inventários são calculadas com base em critérios que atendem à natureza, finalidade de utilização, antiguidade e rotação de materiais (Nota 10).

5.6 Documentos pendentes de voo (Nota 22)

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

A SATA procede a uma análise periódica do saldo da rubrica de documentos pendentes de voo por forma a corrigir os valores de bilhetes vendidos cujos cupões já não são válidos. A estimativa dos montantes desses cupões, que não poderão ser trocados ou reembolsados, é efetuada com base em pressupostos definidos pelo Conselho de Administração, de acordo com a melhor informação disponível à data, sendo que qualquer alteração a estes pressupostos podem implicar impacto significativo nas demonstrações financeiras.

Um aumento de 10 p.p à taxa de antecipação de receita aplicada aos bilhetes caducados sobre os quais, historicamente, não resultam em reembolsos ou reemissões, originaria um incremento de receitas no montante 31 milhares de euros, a reconhecer nos resultados do exercício.

5.7 Impostos diferidos (Nota 9)

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.

5.8 Recuperabilidade dos ativos não correntes – Frota Aérea (Nota 6)

Nos termos da IAS 36 devem ser realizados testes de imparidade anuais ou sempre que se verificarem fortes indícios de que os ativos não correntes possam estar em situação de imparidade.

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

Os pressupostos utilizados foram revistos em função da envolvente macroeconómica, dos indicadores do setor e dos pressupostos estratégicos do Plano de Reestruturação Aprovado.

Considerando a incerteza quanto ao valor recuperável do valor líquido contabilístico dos ativos não correntes relacionados com a frota aérea pelo facto de se basearem na melhor informação disponível à data, as alterações dos pressupostos poderiam resultar em impactos na determinação do nível de imparidade e, consequentemente, nos resultados.

Adicionalmente, foram efetuados testes de imparidade às reservas de manutenção pagas, que são registadas como ativos financeiros, tendo resultado numa perda por imparidade acumulada a 31 de dezembro de 2023, de acordo com a estimativa de manutenções futuras a realizar nas aeronaves, no montante 700,1 milhares de euros (292,5 milhares de euros em 2022).

5.9 Locações (Nota 6 e 19)

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

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

6. Ativos fixos tangíveis

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2023 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	<u>Terrenos</u>	<u>Edifícios e outras construções</u>	<u>Equipamento básico</u>	<u>Equipamento transporte</u>	<u>Ferramentas e utensílios</u>	<u>Equipamento administrativo</u>	<u>Outros Ativos fixos tangíveis</u>	<u>Ativos em curso</u>	<u>Total</u>
1 de janeiro de 2023									
Custo de aquisição	73 312	3 744 360	155 030 790	462 351	1 883 834	5 941 995	5 500 154	420 743	173 057 540
Imparidade acumulada	-	-	(6 578 945)	-	-	-	-	-	(6 578 945)
Depreciações acumuladas	-	(1 620 911)	(110 318 375)	(416 709)	(1 766 078)	(5 848 600)	(5 497 997)	-	(125 468 669)
Valor líquido	73 312	2 123 449	38 133 470	45 643	117 756	93 395	2 158	420 743	41 009 926
Movimento de 2023									
Adições	-	185 349	4 705 985	101 960	74 799	62 008	-	1 588 057	6 718 157
Transferências e abates	-	-	(161 107)	(21 258)	(28 160)	(10 832)	(18 998)	(420 743)	(661 098)
Depreciação - exercício	-	(507 326)	(10 465 356)	(20 883)	(38 370)	(86 668)	(1 047)	-	(11 119 650)
Depreciação- transf. e abates	-	-	576 277	21 258	28 160	10 832	18 998	-	655 525
	-	(321 977)	(5 344 201)	81 077	36 429	(24 661)	(1 047)	1 167 314	(4 407 066)
31 de dezembro de 2023									
Custo de aquisição	73 312	3 929 709	159 575 668	543 053	1 930 473	5 993 171	5 481 157	1 588 057	179 114 599
Imparidade acumulada	-	-	(6 578 945)	-	-	-	-	-	(6 578 945)
Depreciações acumuladas	-	(2 128 237)	(120 207 454)	(416 333)	(1 776 288)	(5 924 436)	(5 480 045)	-	(135 932 794)
Valor líquido	73 312	1 801 472	32 789 269	126 720	154 185	68 735	1 111	1 588 057	36 602 860

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

	<u>Terrenos</u>	<u>Edifícios e outras construções</u>	<u>Equipamento básico</u>	<u>Equipamento transporte</u>	<u>Ferramentas e utensílios</u>	<u>Equipamento administrativo</u>	<u>Outros Ativos fixos tangíveis</u>	<u>Ativos em curso</u>	<u>Total</u>
1 de janeiro de 2022									
Custo de aquisição	73 312	2 268 375	142 053 656	435 933	1 843 172	5 713 104	5 500 154	386 076	158 273 782
Imparidade acumulada	-	-	(6 578 945)	-	-	-	-	-	(6 578 945)
Depreciações acumuladas	-	(1 218 263)	(100 709 798)	(403 031)	(1 735 312)	(5 608 700)	(5 494 898)	-	(115 170 002)
Valor líquido	73 312	1 050 112	34 764 913	32 903	107 860	104 404	5 256	386 076	36 524 836
Movimento de 2022									
Adições	-	1 204 494	12 874 009	26 418	40 662	228 891	-	420 743	14 795 217
Transferências e abates	-	271 491	103 125	-	-	-	-	(386 076)	(11 460)
Depreciação - exercício	-	(402 648)	(9 608 577)	(13 678)	(30 766)	(239 900)	(3 099)	-	(10 298 668)
	-	1 073 337	3 368 557	12 740	9 896	(11 009)	(3 099)	34 667	4 485 090
31 de dezembro de 2022									
Custo de aquisição	73 312	3 744 360	155 030 790	462 351	1 883 834	5 941 995	5 500 154	420 743	173 057 540
Imparidade acumulada	-	-	(6 578 945)	-	-	-	-	-	(6 578 945)
Depreciações acumuladas	-	(1 620 911)	(110 318 375)	(416 709)	(1 766 078)	(5 848 600)	(5 497 997)	-	(125 468 669)
Valor líquido	73 312	2 123 449	38 133 470	45 643	117 756	93 395	2 158	420 743	41 009 926

Em 2023 e 2022, a frota aérea da Empresa era composta por dois aviões Bombardier Q200, adquiridos em estado de uso em 2009, e quatro aviões Bombardier Q400, adquiridos novos em 2010, e o respetivo equipamento de reserva desses aviões. Já em 2022 foi integrada uma nova aeronave Bombardier Q400 (CS-TSE) adquirida através de uma locação, registada sob a forma de direito de uso.

No decurso do exercício de 2023, as aquisições de equipamento básico no montante total de 4.705.985 euros, compreendem, essencialmente, uma inspeção de um motor da aeronave CS-TRF no montante de 2.438.534 euros, bem como a aquisição de trens de aterragem no montante total de 808.080 euros, para as aeronaves CS-TRB, CS-TRC, CS-TRF e CS-TRG, de duas hélices das aeronaves CS-TRC e CS-TRD, no montante total de 309.605 euros e da capitalização da manutenção de um motor da aeronave CS-TSE em regime de locação no valor de 253.783 euros. Adicionalmente, registaram-se também adições de outro tipo de equipamento básico não relacionado com a frota aérea, nomeadamente empilhadores, escadas elétricas e equipamentos de apoio à operação, no montante de 895.983 euros.

No decurso do exercício de 2022, as aquisições totalizam 14.795.217 euros e respeitavam, essencialmente a i) uma aquisição de aeronave (CS-TSE) sob forma de direito de uso no valor de 4.469.605 euros, ii) três manutenções estruturais sobre os reatores das aeronaves CS-TRF, CS-TRC e CS-TRB no valor de 2.236.648 euros, 1.366.931 euros e 1.134.682 euros, respetivamente, na rubrica de equipamento básico e ainda iii) obras no atual edifício sede da Empresa, no valor de 1.289.448 euros, na rubrica de edifícios e outras construções.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023 e 2022 o valor líquido dos ativos fixos tangíveis, incluindo custos adicionais incorridos com manutenções estruturais, adquiridos sob o regime de locação é como segue:

	2023	2022
Valor bruto	129 313 464	125 817 337
Imparidade acumulada	(6 578 945)	(6 578 945)
Depreciações acumuladas	(94 542 132)	(85 246 772)
	28 192 387	33 991 620

A 31 de dezembro de 2023 o montante líquido de manutenções estruturais ascende a 8.993 milhares de euros. Adicionalmente, a 31 de dezembro de 2023 o montante líquido referente a locações de edifícios ascende a 378 milhares de euros.

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

Imparidade

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, decorrente dos indícios de imparidade existentes nos ativos não correntes referentes ao transporte aéreo em exercícios anteriores, em resultado da redução de atividade durante a pandemia COVID-19, conjugado com o aumento das taxas de juro e do custo dos bens e serviços operacionais, foi realizada uma análise de imparidade aos respetivos ativos.

Para este efeito, o valor recuperável dos referidos ativos foi apurado tendo como base o modelo de fluxos de caixa descontados, o qual requer a utilização de estimativas e pressupostos por parte do Conselho de

Administração, que dependem de projeções económicas e de mercado, nomeadamente no que se refere aos cash-flows associados à atividade operacional da SATA, taxas de câmbio e taxas de desconto a utilizar no respetivo modelo. Consequentemente, e tendo em consideração o Plano de Reestruturação Aprovado, contendo um conjunto de pressupostos de médio e longo prazo relacionados com a evolução da frota aérea e nível de atividade e performance operacional, o mesmo esteve na base da análise da recuperabilidade dos ativos fixos tangíveis do transporte aéreo efetuada pela Administração da SATA em 31 de dezembro de 2023.

Importa referir que atendendo à natureza específica da concessão dos serviços aéreos regulares no interior da RAA, para efeitos de determinação do horizonte temporal das projeções utilizadas no teste de imparidade foi considerada para este efeito a continuidade da operação na Região Autónoma dos Açores até 2031, tendo sido incorporado igualmente o valor residual a essa data referente à frota aérea.

É entendimento do Conselho de Administração que a melhor estimativa, à data de 31 de dezembro de 2023, encontra-se refletida nas projeções utilizadas no teste de imparidade realizado.

Em 31 de dezembro de 2023, a Empresa procedeu ao cálculo da quantia recuperável dos ativos do transporte aéreo, essencialmente decorrentes da frota, no valor de 34,4 milhões de euros, através da determinação do valor de uso alocado à unidade geradora de caixa definida do Transporte Aéreo, de acordo com o método dos fluxos de caixa descontados.

Os principais pressupostos utilizados, para efeitos do teste de imparidade foram os seguintes:

31 de dezembro de 2023	
Taxa de desconto (WACC)*	7,5%
Taxa de imposto	18,3%

* Taxa de desconto líquida de impostos

O Conselho de Administração, suportado no valor dos fluxos de caixa descontados considerados no Plano de Reestruturação Aprovado, à taxa considerada aplicável, concluiu que, em 31 de dezembro de 2023, o valor contabilístico dos ativos afetos à atividade do transporte aéreo, não excede o seu valor recuperável.

Uma alteração nos principais pressupostos utilizados no cálculo do valor recuperável, teria os seguintes impactos no registo de perdas por imparidade: um aumento de 0,5% no WACC (cerca de 0,5 milhões de euros de perdas); uma diminuição do EBITDA nos períodos do teste em 5% (cerca de 3 milhões de euros de perdas) e um aumento do CAPEX estimado para todos os períodos em 10% (cerca de 1,5 milhões de euros de perdas).

Importa salientar que os cenários de sensibilidade acima divulgados não foram considerados pelo Conselho de Administração como o cenário base no Plano de Reestruturação Aprovado dado que os pressupostos em causa não se estimam como prováveis tendo por base a estratégia operacional definida no Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia e as estimativas macroeconómicas conhecidas a esta data. Salienta-se ainda que o EBITDA obtido pela Empresa no exercício de 2023 não apresentou um desvio significativo face ao previsto para esse mesmo ano no Plano de Reestruturação Aprovado.

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

A incerteza resultante da Guerra na Ucrânia e no Médio Oriente não permite a determinação dos possíveis impactos na atividade da Empresa nos próximos exercícios, considerando que o principal efeito à data de aprovação das demonstrações financeiras poderá advir do preço do *jet fuel*.

7. Ativos Intangíveis

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

	Programas computador	Outros Ativos Intangíveis	Total
A 1 de janeiro de 2023			
Custo de aquisição	908 887	155 667	1 064 554
Amortizações acumuladas	<u>(870 180)</u>	<u>(154 069)</u>	<u>(1 024 249)</u>
Valor líquido	<u>38 707</u>	<u>1 598</u>	<u>40 305</u>
Adições	19 418	-	19 418
Amortização - exercício	<u>(20 970)</u>	<u>(1 138)</u>	<u>(22 107)</u>
	<u>(1 552)</u>	<u>(1 138)</u>	<u>(2 690)</u>
31 de dezembro de 2023			
Custo de aquisição	928 305	155 667	1 083 972
Amortizações acumuladas	<u>(891 150)</u>	<u>(155 207)</u>	<u>(1 046 356)</u>
Valor líquido	<u>37 155</u>	<u>461</u>	<u>37 615</u>
	Programas computador	Outros Ativos Intangíveis	Total
A 1 de janeiro de 2022			
Custo de aquisição	885 665	155 667	1 041 332
Amortizações acumuladas	<u>(853 344)</u>	<u>(151 864)</u>	<u>1 005 208</u>
Valor líquido	<u>32 321</u>	<u>3 803</u>	<u>36 124</u>
Adições	11 762	-	11 762
Transferências e abates	11 460	-	11 460
Amortização - exercício	<u>(17 975)</u>	<u>(2 205)</u>	<u>(20 180)</u>
Amortização - transf. e abates	<u>1 139</u>	<u>-</u>	<u>1 139</u>
	<u>6 386</u>	<u>(2 205)</u>	<u>4 181</u>
31 de dezembro de 2022			
Custo de aquisição	908 887	155 667	1 064 554
Amortizações acumuladas	<u>(870 180)</u>	<u>(154 069)</u>	<u>(1 024 249)</u>
Valor líquido	<u>38 707</u>	<u>1 598</u>	<u>40 305</u>

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

8. Investimentos financeiros

Investimentos em subsidiárias

A 31 de dezembro de 2023 e 2022, os investimentos em subsidiárias referem-se às seguintes entidades:

Designação	País de domicílio e principal localização de negócio	% detida	2023			Custo aquisição		
			Custo aquisição	Perda imparidade	Total	Custo aquisição	Perda imparidade	Total
Sata Internacional - Azores Airlines	Ponta Delgada	100%	-	-	-	90 673 389	(90 673 389)	-
Sata Gestão Aeródromos	Ponta Delgada	100%	-	-	-	250 000	-	250 000
Azores Airlines Vacation (EUA)	EUA	100%	728 000	-	728 000	728 000	-	728 000
			728 000	-	728 000	91 651 389	(90 673 389)	978 000

O custo de aquisição, inclui o capital social inicial. No caso específico da participação na Azores Airlines, o custo de aquisição inclui o capital social e prestações suplementares concedidas, o qual se encontra ajustado de perda por imparidade total sobre estes montantes.

Em 2023, na sequência da celebração do contrato de compra e venda de ações, entre a SATA Air Açores e a SATA Holding, a totalidade do valor dos investimentos financeiros sobre a SATA Gestão de Aeródromos e Azores Airlines (classificados como ativo detido para venda a 31 de dezembro de 2022) foram adquiridos pela SATA Holding (Nota 1).

A 31 de dezembro de 2023, os principais indicadores da empresa subsidiária detalham-se como se segue:

Designação	Ativo corrente	Ativo Não corrente	Passivo corrente	Capitais próprios	Vendas e serviços prestados	Resultado líquido	Resultado integral
Azores Airlines Vacation (EUA)	896 887	76 678	529 611	443 954	135 503	(163 654)	(163 654)
	896 887	76 678	529 611	443 954	135 503	(163 654)	(163 654)

Investimentos em associadas e participadas

A 31 de dezembro de 2023 e a 31 de dezembro de 2022 os investimentos em associadas e participadas referem-se às seguintes entidades:

Designação	País de domicílio e principal localização de negócio	% detida	Custo aquisição	Perda imparidade	Total investimento
Empresas associadas:					
Associação Açoreana de Turismo e Hotelaria	Ponta Delgada	30%	12.500	-	12.500
Participadas:					
France Telecom	França	nd	41.514	-	41.514
Estação Geodésica e Espacial de Santa Maria - RAEGE	Ponta Delgada	nd	1.000	-	1.000
			55.014	-	55.014

9. Ativos e passivos por impostos diferidos

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, os saldos reconhecidos relativamente a impostos diferidos são apresentados na demonstração da posição financeira pelo seu valor bruto.

Em 31 de dezembro de 2023 e 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:

	Responsabilidades com benefícios pós-emprego	Outros	Prejuízos fiscais	Ajustamento da IFRS 16	Total
A 1 de janeiro de 2023	614 987	-	6 348 871	-	6 963 858
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados (Nota 34)	-	-	917 725	-	-
Movimento do exercício	-	-	917 725	-	917 725
A 31 de dezembro de 2023	614 987	-	7 266 596	-	7 881 583
	Responsabilidades com benefícios pós-emprego	Outros	Prejuízos fiscais	Ajustamento da IFRS 16	Total
A 1 de janeiro de 2022	813 457	11 195	-	99 113	923 765
Adoção IFRS 16 (Nota 2.3)	-	-	-	-	-
Constituição/reversão por capital	(198 457)	-	-	-	(198 457)
Constituição/reversão por resultados (Nota 34)	(14)	(11 195)	6 348 871	(99 113)	6 238 549
Movimento do exercício	(198 471)	(11 195)	6 348 871	(99 113)	6 040 093
A 31 de dezembro de 2022	614 987	-	6 348 871	-	6 963 858

Prejuízos fiscais reportáveis

O Orçamento de Estado para 2023, aprovado em 2022, colocou fim à limitação temporal para reporte de prejuízos fiscais e reduziu o limite anual da dedução ao lucro tributável de 70% para 65%, aplicando-se estas alterações à dedução de prejuízos aos lucros tributáveis dos períodos de tributação que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2023, bem como aos prejuízos fiscais apurados em períodos de tributação anteriores a 1 de janeiro de 2023, cujo período de dedução ainda se encontre em curso. O programa de estabilização económica e social publicado em 2020 estabeleceu um incremento da percentagem de dedução dos prejuízos fiscais gerados em 2020 e 2021 em dez pontos percentuais, mantendo-se este incremento com a aprovação do Orçamento de Estado de 2023.

Na sequência da referida alteração a Empresa considera que há uma maior probabilidade na realização dos impostos diferidos ativos.

Em 2023, a SATA registou ativos por impostos diferidos sobre prejuízos fiscais reportados referentes aos exercícios de 2014 a 2023, correspondentes a impostos diferidos no montante de 7,3 milhões 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 2024 – 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 2023 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 2023 os prejuízos fiscais, tendo em consideração a data-limite de utilização, detalham-se conforme segue abaixo:

Exercício do prejuízo fiscal	Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2023
2014	32 155 598
2018	3 822 117
2020	3 018 321
2021	73 175
2022	6 880 376
2023 (Estimativa)	3 483 039
Total	49 432 626

De acordo com o Orçamento de Estado aprovado para o ano 2023, não existem limites temporais à dedução de prejuízos fiscais.

Passivos por impostos diferidos

A 31 de dezembro de 2023 não existiam passivos por impostos diferidos.

10. Inventários

O detalhe dos inventários em 31 de dezembro de 2023 e 2022 é como segue:

	2023	2022
Mercadorias	4 587	15 885
Matérias primas	4 957 661	4 491 753
Imparidade de inventários	(1 947 258)	(1 715 521)
Total inventários	3 014 990	2 792 117

O custo dos inventários reconhecidos, em 2023, como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 2.243.255 euros (em 2022: 2.385.712 euros).

Imparidade de inventários

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de inventários, nos exercícios de 2023 e 2022, é como segue:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
A 1 de janeiro	1 715 521	1 477 819
Aumentos	231 736	237 702
Utilizações	<u>-</u>	<u>-</u>
A 31 de dezembro	<u>1 947 258</u>	<u>1 715 521</u>

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

11. Clientes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023 e 2022, a decomposição da rubrica de clientes, é como se segue:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Clientes	3 751 487	2 940 328
Imparidade clientes	<u>(8 104)</u>	<u>(54 407)</u>
Total Clientes	<u>3 743 382</u>	<u>2 885 921</u>

Os saldos a receber de agências de viagens e de companhias de aviação são regularizados, essencialmente, através dos sistemas *IATA Billing and Settlement Plan* ("BSP") e *IATA Clearing House*, que não cobre a totalidade dos riscos de falência das Agências de viagem e Companhias de Aviação.

Adicionalmente, a rubrica de clientes inclui ainda 2,9 milhões de euros de dívida de hospitais públicos e unidades de saúde da Região Autónoma dos Açores, as quais foram recebidos em janeiro de 2024 (Ver Nota 38).

Imparidade de clientes

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de clientes, nos exercícios de 2023 e 2022, é como segue:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
A 1 de janeiro	54 407	67 061
Aumentos / Reduções	2 906	5 320
Utilizações	<u>(49 209)</u>	<u>(17 973)</u>
A 31 de dezembro	<u>8 104</u>	<u>54 407</u>

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

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

12. Imposto sobre o rendimento a pagar

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023 e 2022, os saldos referentes a imposto sobre o rendimento a pagar são como segue:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Pagamentos por conta	-	-
Retenções na fonte	6 029	585
Estimativa de IRC (Nota 34)	<u>(83 549)</u>	<u>(100 256)</u>
Total	<u>(77 521)</u>	<u>(99 671)</u>

13. Outras contas a receber

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023 e 2022, a decomposição da rubrica de outras contas a receber, é como se segue:

	<u>2023</u>			<u>2022</u>		
	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Total</u>	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Total</u>
Outros devedores						
Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas (Nota 36)	31 424 581	-	31 424 581	20 948 044	-	20 948 044
Outros valores a receber da SRTMI (Nota 36)	1 836 666	-	1 836 666	2 025 454	-	2 025 454
Instrumentos derivados	1 169 019	-	1 169 019	-	-	-
Reservas de manutenção recuperáveis	27 133	1 083 691	1 110 824	1 008	405 172	406 180
Depósitos de segurança	789 292	-	789 292	790 533	-	790 533
Adiantamentos efetuados ao pessoal	342 455	-	342 455	356 098	-	356 098
Depósitos de garantia - locações	-	211 229	211 229	-	220 389	220 389
Valores a receber de seguradoras	190 083	-	190 083	139 400	-	139 400
Outros	119 721	-	119 721	301 969	-	301 969
Adiantamentos a fornecedores	678 066	-	678 066	681 585	-	681 585
Empresas do Grupo (Nota 36)	14 889 502	-	14 889 502	92 315 374	285 343 763	377 659 137
Acréscimo de proveitos						
Juros (Nota 36)	426 493	-	426 493	-	-	-
Tarifa Açores (Nota 36)	209 976	-	209 976	115 515	-	115 515
Outros	476 236	-	476 236	232 808	-	232 808
	-	-	-	-	-	-
Imparidade de outros devedores	-	(700 054)	(700 054)	-	(292 487)	(292 487)
Outras contas a receber	<u>52 579 223</u>	<u>594 867</u>	<u>53 174 090</u>	<u>117 907 788</u>	<u>285 676 837</u>	<u>403 584 625</u>

Em 31 de dezembro de 2023, o montante a receber da Secretaria Regional Turismo, Mobilidade e Infraestruturas ("SRTMI"), respeitava à compensação financeira por contrapartida de serviços públicos na Região Autónoma dos Açores, validada a esta data, nos termos previstos, e em resultado do concurso público ganho pela Empresa.

O movimento ocorrido nesta rubrica no exercício de 2023 e 2022, bem como o detalhe, por ano civil, em 31 de dezembro de 2023 e 2022, é como segue:

	2023			Total
	Compensação relativa a 2023	Compensação relativa a 2022	Compensação relativa a 2021	
	Saldo inicial	-	20 835 581	
Compensação (Nota 28)	28 000 390	-	-	28 000 390
Reequilíbrio financeiro (Nota 28)	24 424 816	-	-	24 424 816
Transferências	-	-	-	-
Recebimentos	(21 000 270)	(20 835 581)	(112 818)	(41 948 669)
Saldo final	31 424 936	-	(355)	31 424 581

	2022		Total
	Compensação relativa a 2022	Compensação relativa a 2021	
	Saldo inicial	-	
Compensação (Nota 28)	28 000 323	112 459	28 112 782
Reequilíbrio financeiro (Nota 28)	13 835 500	-	13 835 500
Transferências	-	-	-
Recebimentos	(21 000 242)	(18 268 234)	(39 268 476)
Saldo final	20 835 581	112 463	20 948 044

No final de maio de 2021, com o intuito de reforçar as acessibilidades no mercado interno do Arquipélago, na sequência da implementação de políticas públicas, com base na Resolução do Conselho do Governo nº 134/2021, foi introduzida uma nova tarifa, denominada Tarifa Açores. A atribuição do subsídio ao passageiro, residente na Região Autónoma dos Açores, nas respetivas viagens aéreas inter-ilhas, corresponde à diferença entre o preço praticado pela concessionária do serviço de transporte aéreo regular e a Região Autónoma dos Açores, sendo o valor de 60 euros para uma viagem de ida e volta, ou 34 euros para uma viagem de ida. Esta diferença é atribuída de forma direta e imediata ao passageiro residente.

O valor a receber de 1.837 milhares de euros, diz respeito ao valor em dívida a 31 de dezembro de 2023, por parte do Governo Regional dos Açores, referente a esta tarifa (2022: 2.025 milhares de euros).

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

O aumento verificado no valor das reservas de manutenção recuperáveis, no montante de 704.644 euros diz respeito às reservas de manutenção pagas em 2023, deduzido do reconhecimento de perdas por imparidade no montante de 407.567 euros, tendo em conta a irrecuperabilidade das mesmas de acordo com a perspetiva futura da atividade operacional da SATA.

No ano de 2023 a Empresa celebrou dois contratos de derivados de taxa de juro para proteger ou minimizar perdas potenciais relacionadas com o aumento de taxas de juro variáveis. No decurso da gestão diária de tesouraria a SATA detém igualmente uma carteira de *forwards* de câmbio contratualizada. A 31 de dezembro de 2023 a valorização dos respetivos instrumentos derivados é de 1.027 milhares de euros e 142 milhares de euros, respetivamente. Tendo em consideração a transferência dos financiamentos com

aval do Governo Regional dos Açores para a SATA Holding (Nota 1) sobre os quais incidem os contratos de derivados de taxa de juro, o impacto em resultados destes contratos foi redebitado à SATA Holding.

Em 31 de dezembro de 2023 e 31 de dezembro de 2022, a rubrica de adiantamentos a fornecedores era composta, essencialmente, por adiantamentos efetuados por conta de manutenção de motores.

A diminuição verificada nas outras contas a receber de Empresas do Grupo, decorre da passagem dos empréstimos concedidos pela SATA Air Açores à Azores Airlines, para a esfera da SATA Holding, conforme detalhado na Nota 1.

Imparidade de outros devedores

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de outros devedores, nos exercícios de 2023 e 2022, é como segue:

	<u>2 023</u>	<u>2 022</u>
A 1 de janeiro	292 487	-
Aumentos / reduções	407 567	292 487
Utilizações	-	-
A 31 de dezembro	<u>700 054</u>	<u>292 487</u>

14. Outros ativos correntes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023 e 2022, a decomposição da rubrica de outros ativos correntes, é como se segue:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Gastos diferidos		
Rendas	245 072	216 119
Comissões	236 905	264 407
Seguros	100 324	161 197
Outros	976 639	885 212
Estado e Outros Entes Públicos		
Imposto sobre o valor acrescentado	<u>630 360</u>	<u>509 685</u>
Outros ativos correntes	<u>2 189 300</u>	<u>2 036 620</u>

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

15. Caixa e equivalentes de caixa

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Caixa	7 267	17 075
Depósitos bancários	<u>1 656 047</u>	<u>89 559 267</u>
Caixa e equivalentes de caixa	<u>1 663 314</u>	<u>89 576 342</u>

A variação do saldo de caixa e equivalentes de caixa está relacionada com o acesso em 2022, por parte da SATA, às verbas disponibilizadas pelo Governo Regional do Açores, acionista única da Empresa, de acordo com o Plano de Reestruturação Aprovado, para aumento de liquidez das companhias do Grupo SATA (Nota 1).

16. Capital

Em 31 de dezembro de 2023, o capital social da Empresa é representado por 3.361.900 ações com o valor nominal de 5 euros cada, totalmente detido pela SATA Holding. Ver Nota 1.

Nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado, no dia 3 de fevereiro de 2023 verificou-se a capitalização da SATA Air Açores através de um aumento de capital em espécie no valor de 102.752.900 euros, mediante a realização das seguintes entradas:

- (a) Entrada em espécie por conversão de empréstimos acionistas concedidos pelo GRA, em novembro e dezembro de 2021, no valor de 82.500.000 euros; e
- (b) Entrada em espécie por conversão de empréstimos acionistas concedidos pelo GRA em maio de 2022, no valor de 20.252.900 euros.

O Capital social da SATA Air Açores foi subsequentemente reduzido no referido valor para cobertura de prejuízos, pelo que o valor do capital social da SATA Air Açores manteve-se em 16.809.500 euros.

Ainda nos termos do Plano de Reestruturação Aprovado, em 14 de julho de 2023 verificou-se um novo aumento de capital efetuado pela SATA Holding, no montante de 11.995.390 euros, para posterior redução do capital social e cobertura de prejuízos da SATA Air Açores, tendo-se mantido assim o valor do capital social acima referido.

17. Outras reservas

Reservas legais

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

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

A 31 de dezembro de 2023 e 2022 a reserva legal constituída, de acordo com a legislação comercial em vigor, era de 1.495.596 euros.

18. Provisões

No decurso dos exercícios de 2023 e 2022 realizaram-se os seguintes movimentos nas rubricas de provisões:

	Processos judiciais	Outros	Custos de redelivery	Total
A 1 de janeiro de 2023	41 050	234 172	233 599	508 821
Dotação/redução	147 704	3 111	-	150 815
Juros e câmbios	-	-	1 262	1 262
Utilização	-	(61 834)	-	(61 834)
A 31 de dezembro de 2023	188 754	175 449	234 861	599 065

	Processos judiciais	Outros	Custos Reestruturação	Custos de redelivery	Total
A 1 de janeiro de 2022	267 635	116 147	1 070 994	-	1 454 776
Dotação/redução	(175 785)	141 350	-	233 599	199 164
Transferências (Nota 20)	-	-	(945 129)	-	(945 129)
Utilização	(50 800)	(23 325)	(125 865)	-	(199 990)
A 31 de dezembro de 2022	41 050	234 172	-	233 599	508 821

Processos judiciais

As provisões para processos judiciais em curso são reconhecidas em conformidade com a avaliação de risco da SATA e dos seus assessores legais, baseada nas taxas históricas de sucesso por tipo de ação legal e na probabilidade de resultados desfavoráveis para a Empresa.

Custo de reestruturação

No âmbito do Plano de Reestruturação em curso, foram definidas medidas de reestruturação organizacional e eficiência operacional, entre as quais uma redução do número de colaboradores, de forma a garantir a sustentabilidade financeira e económica da Empresa.

Em 2020, foi registada uma provisão para custos de reestruturação no montante de 2.678.571 euros, no âmbito do Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia (Ver Nota 1). Este valor tem implícita a saída negociada de colaboradores. Em 2021 foram pagos a título de indemnização, por rescisão de mútuo acordo, 1.607.578 euros. Em 2022, o saldo foi integralmente regularizado através de pagamentos de acordos firmados no valor de 126 milhares de euros e pela transferência do restante valor para responsabilidades de benefícios pós emprego (Nota 20) no âmbito do programa de pré-reformas da SATA.

Tendo por base o Plano de Reestruturação Aprovado, para além das medidas já aplicadas, não existem outras que possam dar origem a novas responsabilidades em exercícios subsequentes por redução de efetivo,

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

Custo de *redelivery*

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

As reduções de provisão para gastos de *redelivery* são registadas por contrapartida dos ativos até ao limite do seu valor líquido contabilístico.

As restantes reduções estão reconhecidas na rubrica de provisões (reduções) da demonstração de resultados.

Esta provisão está relacionada com custos estimados para execução de trabalhos de restituição de condições contratuais no término do contrato de locação de uma aeronave adquirida em 2022 (CS-TSE), assumidas perante o *lessor*, no momento da reentrega da mesma (*phase-out*).

19. Empréstimos obtidos e Passivos com obrigações contratuais

Empréstimos obtidos

A classificação dos empréstimos obtidos quanto ao prazo (corrente e não corrente) e por natureza de empréstimo, no final do exercício, é como segue:

Tipo	2023			2022		
	Corrente	Não Corrente	Total	Corrente	Não Corrente	Total
Auxílio de Estado	-	-	-	-	-	-
Financiamentos com aval do GRA	-	-	-	-	200 000 000	200 000 000
Empréstimo Obrigacionista	-	-	-	6 000 000	54 000 000	60 000 000
Outros Financiamento	3 354 359	110 110	3 464 469	969 980	513 726	1 483 706
CC Caucionadas	-	-	-	-	-	-
	3 354 359	110 110	3 464 469	6 969 980	254 513 726	261 483 706
Custos iniciais com financiamentos obtidos	-	-	-	(1 159 906)	(5 185 945)	(6 345 851)
Acréscimo de juros	2 304 828	-	2 304 828	3 196 987	-	3 196 987
	5 659 187	110 110	5 769 297	9 007 061	249 327 781	258 334 842

No seguimento do plano de reestruturação aprovado pela Comissão Europeia a 7 de junho de 2022, e de acordo com as obrigações por este definidas, sem aval do Governo Regional dos Açores, em dezembro de 2022 a SATA Air Açores necessitou de contratar um financiamento de 60 milhões de euros junto da J.P. Morgan Societas Europaea (“J.P.Morgan”), através da emissão de 600 obrigações com o valor nominal de cem mil euros cada, com maturidade a 20 de dezembro de 2026.

Essa emissão, teve como finalidade a amortização antecipada de dívida financeira antiga, processo que ficou concluído no final de 2022, com a liquidação de financiamentos no valor total aproximado de 40,8 milhões de euros.

A 20 de setembro de 2023 a SATA Air Açores procedeu ao reembolso antecipado da totalidade do empréstimo obrigacionista de 60 milhões de euros, emitido em dezembro de 2022. Com este reembolso antecipado, a SATA Air Açores irá poupar cerca de 1,2 milhões em 2023 e 18 milhões de euros até 2026.

Dos 200 milhões de euros de financiamentos com aval do Governo Regional dos Açores, 65 milhões de euros diziam respeito a um empréstimo obrigacionista junto do Deutsche Bank, contraído pela Empresa em 2018, por um prazo de 10 anos, sujeito a uma taxa de juro fixa de 2,711%. Adicionalmente, no âmbito da aprovação do Plano de Reestruturação, foram contraídos financiamentos com aval do GRA, num total de 135 milhões de euros, obtidos em 2022. Destes 135 milhões fazem parte um empréstimo obrigacionista de 65 milhões de euros, contraído junto do Deutsche Bank, por um prazo de 6 anos, sujeito a uma taxa de juro fixa de 4,128%, um empréstimo de 40 milhões de euros contraído junto do BPI, por um prazo de 6 anos, sujeito a uma taxa variável indexada à Euribor a 6 meses + *spread* de 1,15%, e outro empréstimo de 30 milhões de euros contraído junto do EuroBic, igualmente por um prazo de 6 anos, sujeito a uma taxa variável indexada à Euribor a 3 meses + *spread* de 1,15%.

De acordo com a Resolução do Conselho do Governo n.º 116/2022, de 27 de julho de 2022, o Conselho do Governo resolveu encetar as diligências necessárias à reorganização societária da SATA Air Açores, na qual está considerada a transferência da dívida bancária com aval (200 milhões de euros) para a esfera da nova sociedade, SATA Holding. O processo de transferência de dívida foi concluído no dia 20 de dezembro de 2023. Ver Nota 1.

A 28 de novembro de 2023 foi concedido um empréstimo, na modalidade de mútuo, pela Caixa de Crédito Agrícola Mútuo dos Açores (CCAMA), no montante total de 2.917 milhares de euros, sobre os quais se vencem juros à taxa de 1,25% de *spread* + Euribor a 3 meses e uma maturidade de 2 meses.

À data de aprovação de contas o referido empréstimo já se encontra totalmente liquidado. Ver Nota 38.

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Até 1 anos	3 354 359	6 969 980
Entre 2 e 5 anos	110 110	68 513 726
Superior a 5 anos	-	186 000 000
	<u>3 464 469</u>	<u>261 483 706</u>

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

A decomposição financeira relativamente à taxa de juro apresenta-se da seguinte forma:

Tipo	2023			2022		
	Taxa Fixa	Taxa Variável	Total	Taxa Fixa	Taxa Variável	Total
Financiamentos com aval do GRA	-	-	-	130 000 000	70 000 000	200 000 000
Empréstimo Obrigacionista	-	-	-	-	60 000 000	60 000 000
Outros Financiamentos	-	3 464 469	3 464 469	-	1 483 706	1 483 706
	<u>-</u>	<u>3 464 469</u>	<u>3 464 469</u>	<u>130 000 000</u>	<u>131 483 706</u>	<u>261 483 706</u>

Passivos com obrigações contratuais

A Empresa regista no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação. Em 31 de dezembro de 2023 e 2022 a Empresa tinha assumido compromissos decorrentes de contratos de locação.

O resumo dos passivos com obrigações contratuais negociadas pela Empresa detalha-se como se segue:

Tipo	2023			2022		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Locações	4 380 350	26 611 685	30 992 035	4 435 904	31 063 432	35 499 336
Custos iniciais com locações	(51 966)	(139 265)	(191 231)	(35 912)	(113 255)	(149 167)
Acréscimo e diferimento de juros	(67 177)	-	(67 177)	(75 322)	-	(75 322)
	4 261 207	26 472 421	30 733 628	4 324 670	30 950 177	35 274 847

	2023	2022
Locações - pagamentos mínimos da locação		
Até 1 ano	5 694 420	6 014 457
Entre 1 e 5 anos	20 984 640	21 978 008
Mais de 5 anos	9 392 166	13 915 695
	36 071 226	41 908 160
Custos financeiros futuros das locações	(5 079 191)	(6 408 822)
Valor atual do passivo das locações	30 992 035	35 499 338

O valor atual do passivo das locações é como segue:

	2023	2022
Até 1 ano	4 380 350	4 579 581
Entre 1 e 5 anos	17 589 440	17 832 232
Mais de 5 anos	9 022 245	13 087 525
	30 992 035	35 499 338

Os empréstimos obtidos reconciliam com os montantes apresentados na demonstração de fluxos de caixa do seguinte modo:

	Empréstimos obtidos	
	2023	2022
Saldo em 1 de janeiro	258 334 842	316 283 407
Recebimentos de empréstimos obtidos	2 916 706	195 723 443
Pagamentos de empréstimos bancários	(66 801 367)	(88 729 372)
Custos com juros (Nota 33)	4 467 228	6 813 931
Assunção de dívida bancária - GRA	-	(173 750 000)
Assunção de dívida bancária - SATA Holding	(200 000 000)	-
Assunção custos financeiros - SATA Holding	4 336 132	-
Especialização de juros e comissões	2 515 755	1 993 433
Saldo em 31 de dezembro	5 769 297	258 334 842

Os passivos com obrigações contratuais reconciliam com os montantes apresentados na demonstração de fluxos de caixa do seguinte modo:

	Passivos com obrigações contratuais	
	2023	2022
Saldo em 1 de janeiro	35 274 847	35 128 135
Aumentos de locações	185 349	4 656 143
Pagamentos de locações	(6 201 531)	(5 934 217)
Custos com juros (Nota 33)	1 551 036	1 642 340
Especialização de juros e comissões	(76 073)	(217 554)
Saldo em 31 de dezembro	30 733 627	35 274 847

20. Obrigações de benefícios de reforma e outros

A Empresa concede complementos de pensões de reforma (daqui em diante referido como Plano de pensões) aos empregados que se encontravam ao serviço até 31 de dezembro de 2003.

Para os Pilotos admitidos após essa data foi constituído um plano de contribuição definida, conforme mencionado na Nota 3.15.

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

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

A avaliação atuarial mais recente dos ativos do plano e do valor presente da obrigação de benefícios definidos foi efetuada com referência a 31 de dezembro de 2023 e 2022 por uma entidade externa independente. O valor presente da obrigação de benefícios definidos, bem como o custo dos serviços correntes e dos serviços passados relacionados foram mensurados através do método da unidade de crédito projetada.

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

	2023	2022
Taxa anual de desconto	3,50%	3,75%
Taxa anual de crescimento dos salários	1,50%	1,50%
Taxa anual de crescimento das pensões	0,50%	0,50%
Pressupostos demográficos		
Tábua de mortalidade	TV 88/90	TV 88/90
Tábua de invalidez	EVK 80	EVK 80

Em 31 de dezembro de 2023, as responsabilidades projetadas com benefícios de reforma relativas a complementos de pensões, ascendiam a 36,1 milhões de euros (incluindo a responsabilidade das pré-reformas e reformas antecipadas, no montante de 13,5 milhões de euros) e o valor de mercado dos ativos

sob gestão ascendia a 24,7 milhões de euros, face a 35,6 milhões de euros e 21,7 milhões de euros em 31 de dezembro de 2022, respetivamente.

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Valor presente das obrigações	36 144 456	35 563 876
Justo valor dos ativos do plano	<u>(24 730 631)</u>	<u>(21 735 302)</u>
Obrigaçãõ na demonstraçãõ da posiçãõ financeira	<u>11 413 825</u>	<u>13 828 574</u>

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

	<u>Responsabilidades do plano</u>	<u>Ativos do plano</u>	<u>Total</u>
A 1 de janeiro de 2022	38 301 501	(24 841 464)	13 460 037
<u>Gastos do exercício (Nota 30)</u>			
Custo serviços correntes	18 840	-	18 840
Reformas antecipadas e pré-reformas	6 023 530	-	6 023 530
Juro líquido	360 898	(239 923)	120 975
Sub-total	<u>6 403 268</u>	<u>(239 923)</u>	<u>6 163 345</u>
<u>Remensurações</u>			
Retorno dos ativos do plano (exclui quota-parte juro líquido)	-	3 332 847	3 332 847
Variação pressupostos financeiros	(7 058 753)	-	(7 058 753)
Ajuste de experiência	1 421 055	-	1 421 055
Sub-total	<u>(5 637 698)</u>	<u>3 332 847</u>	<u>(2 304 851)</u>
Contribuições	-	(1 708 654)	(1 708 654)
Benefícios pagos pelo Fundo	(1 708 654)	1 721 892	13 238
Benefícios pela Empresa	(1 794 540)	-	(1 794 540)
A 31 de dezembro de 2022	<u>35 563 876</u>	<u>(21 735 302)</u>	<u>13 828 574</u>
A 1 de janeiro de 2023	<u>35 563 876</u>	<u>(21 735 302)</u>	<u>13 828 574</u>
<u>Gastos do exercício (Nota 30)</u>			
Custo serviços correntes	17 962	-	17 962
Reformas antecipadas e pré-reformas	1 627 977	-	1 627 977
Juro líquido	1 333 645	(783 314)	550 331
Sub-total	<u>2 979 585</u>	<u>(783 314)</u>	<u>2 196 271</u>
<u>Remensurações</u>			
Retorno dos ativos do plano (exclui quota-parte juro líquido)	-	(2 225 582)	(2 225 582)
Variação pressupostos financeiros	526 725	-	526 725
Ajuste de experiência	1 421 173	-	1 421 173
Sub-total	<u>1 947 898</u>	<u>(2 225 582)</u>	<u>(277 685)</u>
Contribuições		(1 780 101)	(1 780 101)
Benefícios pagos pelo Fundo	(1 793 670)	1 793 670	-
Benefícios pela Empresa	(2 553 233)	-	(2 553 233)
A 31 de dezembro de 2023	<u>36 144 456</u>	<u>(24 730 631)</u>	<u>11 413 825</u>

A remensuração positiva dos ativos do plano, no montante de 2.225.582 euros, resulta da diferença entre a rentabilidade estimada do Fundo de Pensões, no montante de 783.314 euros, e a sua rentabilidade real, a qual originou uma valorização efetiva de 3.008.897 euros.

A maturidade média das responsabilidades do plano ascende a 8,3 anos.

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

	2023	2022
Obrigações	10 436 326	9 976 504
Ações	9 224 525	4 912 178
Imóveis	2 720 369	3 890 619
Depósitos	1 187 070	1 912 707
Outros	1 162 340	1 043 294
	24 730 631	21 735 302

A contribuição estimada para o Fundo de pensões, em 2024, ascenderá a 18 milhares de euros.

Análise de sensibilidade

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

	Taxa	2023
Diminuição de 0,25% na taxa de desconto	3,25%	36 689 300
Taxa de desconto anual das pensões	3,50%	36 144 456
Aumento de 0,25% na taxa de desconto	3,75%	35 618 495

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

Planos de contribuição definida

Em 2023, o valor das contribuições definidas efetuadas pela Empresa para o plano de contribuição definida gerido pelo BPI Pensões e prémio de jubilação, ascendeu a 604.169 euros (465.582 euros em 2022). Ver Nota 30.

21. Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, os saldos de fornecedores apresentam-se como se segue:

Descrição	2023	2022
Fornecedores c/c	17 792 967	14 815 876
Total fornecedores	17 792 967	14 815 876

22. Documentos pendentes de voo

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022 a responsabilidade da Empresa, referente a bilhetes emitidos e não utilizados ascendia a 625.928 euros e 719.275 euros, respetivamente.

23. Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, o detalhe da rubrica de outras contas a pagar é como segue:

	2023	2022
Outros credores		
Governo Regional dos Açores (Nota 36)	-	318 250 000
Empresas do Grupo (Nota 36)	36 665 915	8 408 811
Credores diversos	1 115 245	600 845
Taxas aeronáuticas	99 393	333 434
Saldos credores de clientes	69 726	57 133
Adiantamentos efetuados ao pessoal	62 450	6 227
Acréscimos de gastos		
Remunerações a liquidar	5 649 721	4 951 039
Juros (Nota 36)	-	788 603
Seguros	114 347	36 218
Outros acréscimos	1 212 984	1 004 906
Outras contas a pagar	44 989 779	334 437 216

No âmbito do Plano de Reestruturação, o apoio do GRA aprovado pela Comissão Europeia ascende ao valor total de 453,25 milhões de euros, que se divide em 318,25 milhões de euros a converter em capital próprio e 135 milhões de euros de dívida bancária garantida pelo GRA até ao ano de 2028 (Nota 1). O montante a injetar em capital no Grupo SATA, no valor total de 318,25 milhões de euros, já se encontrava totalmente realizado em 2022, com i) a entrada em dinheiro na SATA 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 (Nota 19), igualmente contabilizada a 31 de dezembro de 2022 por contrapartida da conta a pagar ao GRA.

Dos 318,25 milhões de euros, em 2023, foram realizados aumentos de capital em espécie, na SATA Air Açores, por conversão de empréstimos acionistas no valor de 102,8 milhões de euros, conforme descrito no ponto "Capitalização da SATA Air Açores" da Nota da Reestruturação societária do Grupo SATA (Nota 1), tendo os restantes 215,5 milhões de euros sido cedidos pela RAA à SATA Holding conforme descrito

no ponto “(I) Contrato de Compra e Venda de Ações e Cessão de Créditos entre RAA e a SATA Holding” da Nota da Reestruturação societária do Grupo SATA (Nota 1).

Os passivos relacionados com dívidas a empresas do Grupo SATA reconciliam com os montantes apresentados na demonstração de fluxos de caixa do seguinte modo:

	Total
Saldo em 1 de janeiro 2022	2 762 513
Recebimentos	5 282 068
Juros (Nota 30)	364 230
Saldo em 31 de dezembro	8 408 811
Transferência créditos a receber - SATA Holding	(342 422 621)
Aumento de capital - Plano de Reestruturação	(11 995 390)
Transferência dívida bancária - SATA Holding	200 000 000
Transferência custos financeiros - SATA Holding	(4 336 133)
Transferência dívida ao GRA	215 497 100
Pagamentos efetuados	(32 791 720)
Recebimentos	1 917 089
Juros (Nota 30)	2 374 685
Encontro de contas	14 095
	36 665 915

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

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

A rubrica de remunerações a liquidar respeita maioritariamente a férias e subsídio de férias a pagar em 2024.

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

24. Outros passivos correntes

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022, o detalhe da rubrica de outros passivos correntes é como segue:

	2023	2022
Estado e outros entes públicos		
Segurança social	987 269	808 992
Imposto sobre o rendimento singular	495 834	424 963
Outros	333	694
Rendimentos diferidos		
SATA Imagine	191 521	150 306
Outros passivos correntes	1 674 958	1 384 955

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

25. Ativos e passivos financeiros por categoria

As políticas contábilísticas de mensuração para instrumentos financeiros de acordo com a IFRS 9 foram aplicadas aos seguintes ativos e passivos financeiros, com referência a 31 de dezembro de 2023 e 2022:

	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	Total
Ativos				
Caixa e equivalentes de caixa	1 663 314	-	-	1 663 314
Clientes e outras contas a receber não corrente	594 867	-	-	594 867
Clientes e outras contas a receber corrente	55 209 901	-	1 112 705	56 322 606
Total ativos financeiros	57 468 082	-	1 112 705	58 580 787
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	110 110	-	-	110 110
Empréstimos obtidos corrente	5 659 187	-	-	5 659 187
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	26 472 421	26 472 421
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	4 261 207	4 261 207
Fornecedores e outras contas a pagar	55 805 695	-	6 977 051	62 782 746
Total passivos financeiros	61 574 992	-	37 710 678	99 285 670

	2022			
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	Total
Ativos				
Caixa e equivalentes de caixa	89.576.342	-	-	89.576.342
Clientes e outras contas a receber não corrente	285.676.837	-	-	285.676.837
Clientes e outras contas a receber corrente	120.445.386	-	348.323	120.793.709
Total ativos financeiros	495.698.565	-	348.323	496.046.888
Passivos				
Empréstimos obtidos não corrente	249.327.781	-	-	249.327.781
Empréstimos obtidos corrente	9.007.061	-	-	9.007.061
Passivos com obrigações contratuais não corrente	-	-	30.950.177	30.950.177
Passivos com obrigações contratuais corrente	-	-	4.324.670	4.324.670
Fornecedores e outras contas a pagar	342.472.326	-	6.780.766	349.253.092
Total passivos financeiros	600.807.168	-	42.055.613	642.862.781

26. Justo valor de ativos e passivos

A 31 de dezembro de 2023 e 2022, a Empresa não apresenta ativos e passivos relevantes valorizados ao justo valor para efeitos de divulgação.

27. Vendas e serviços prestados

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Vendas de Produtos		
<i>Merchandising</i>	2 836	3 914
Sub-total	2 836	3 914
Prestação de Serviços		
Exploração aérea	39 552 492	35 024 866
Assistência a aviões de terceiros	11 766 612	10 003 594
Cedência de pessoal	1 753 133	1 708 063
Taxa de terminal	1 466 357	1 529 889
Comissões de tráfego	66 828	46 326
Outros	2 251 865	1 869 731
Sub-total	56 857 287	50 182 469
Vendas e prestações de serviços	56 860 123	50 186 383

Em 2023 verificou-se um aumento da atividade da Empresa face a 2022, originando uma variação significativa na receita, em cerca de 6,7 milhões de euros.

28. Subsídios à exploração

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Subsídios à exploração		
Contrato obrigação serviço público (Nota 13)	28 000 390	28 000 323
Reequilíbrio Financeiro (Nota 13)	24 424 816	13 835 500
Ajuste direto (Nota 13)	-	112 459
	52 425 206	41 948 282

29. Fornecimentos e serviços externos

O detalhe dos custos com fornecimentos e serviços externos incorridos nos exercícios de 2023 e 2022 é como segue:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Combustíveis e lubrificantes	9 056 515	10 190 844
Custos de distribuição e comunicação	6 831 850	6 399 876
Manutenção e aluguer de motores	5 692 213	4 051 868
Taxas relativas a voo e aeroportuárias	5 660 584	4 492 704
Cedência de pessoal	3 778 828	2 343 335
Rendas e alugueres	3 665 422	2 982 911
Honorários e serviços especializados	1 495 432	1 190 294
<i>Handling</i>	1 421 236	805 089
Limpeza e higiene	1 254 945	1 236 890
Seguros	571 117	455 606
Conservação e reparação	546 787	451 946
<i>Catering</i>	501 107	412 515
Deslocações e estadas	414 532	600 526
Manutenção programas informáticos e equipamentos	373 724	313 396
Transporte mercadorias e equipamentos	345 653	353 357
Indemnizações bagagem e passageiros	335 684	245 709
Comissões	319 421	283 976
Vigilância e Segurança	294 343	343 827
<i>Management fee</i>	188 151	-
Serviços relativos a tráfego	57 199	88 893
Serviços ACMI	11 561	626 662
Outros	1 462 710	1 435 085
Fornecimentos e serviços externos	<u>44 279 013</u>	<u>39 305 309</u>

O aumento da atividade em 2023 teve impacto no incremento dos custos relacionados com as rubricas *handling*, taxas aeroportuárias e fardamentos.

Os custos com combustíveis e lubrificantes reduziram apesar do aumento do número de voos, tendo por base a descida do valor do Brent.

De igual modo, o aumento registado no aumento de passageiros transportados impactou as rubricas de custos de distribuição e comunicação, e comissões, neste caso igualmente via aumento da receita.

A rubrica de manutenção e aluguer de motores inclui manutenções recorrentes e gastos com o aluguer de motores relacionados com a substituição de motores que são removidos temporariamente das aeronaves para efetuarem grandes reparações. Este tipo de gasto não cumpre os requisitos definidos na IFRS16.

A rubrica de *management fees* corresponde à remuneração atribuída à SATA Holding pelos serviços de gestão de natureza estratégica por si prestados às sociedades em que detenham participações.

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

Em 2023 a Empresa não recorreu a serviços de ACMI, o que justifica a descida deste custo face a 2022, ano em que foi necessário por motivos de manutenção da frota própria.

30. Gastos com o pessoal

Os custos com o pessoal, incorridos durante o exercício de 2023 e 2022, foram como segue:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<u>Remunerações</u>		
Orgãos sociais	115 904	493 412
Pessoal	<u>37 700 961</u>	<u>30 478 029</u>
	<u>37 816 865</u>	<u>30 971 441</u>
<u>Benefícios pós-emprego (Nota 20):</u>		
Plano de benefício definido	568 556	140 097
Plano de contribuição definida	492 927	368 936
Prémio de jubilação	<u>111 242</u>	<u>96 646</u>
	<u>1 172 725</u>	<u>605 679</u>
<u>Encargos sociais</u>		
Encargos sobre remunerações	8 259 723	6 915 465
Custos de ação social	66 522	77 580
Outros	<u>3 452 541</u>	<u>3 203 591</u>
	<u>11 778 786</u>	<u>10 196 636</u>
Custos com o pessoal	<u>50 768 376</u>	<u>41 773 756</u>

O aumento verificado em 2023 face a 2022 na rúbrica de gastos com o pessoal decorre, essencialmente, do aumento da atividade face ao período homólogo, que tem impacto direto nas remunerações variáveis, e da reposição dos cortes salariais, progressões nas carreiras e negociações de acordos de Empresa face ao período homólogo e da revisão dos cortes salariais acordados com os colaboradores no âmbito do Plano de Reestruturação.

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

Gastos de reestruturação

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Pré-reformas e reformas antecipadas (Nota 20)	1 627 977	6 023 531
Reestruturação - indemnizações (Nota 18)	-	(945 129)
	<u>1 627 977</u>	<u>5 078 402</u>

No âmbito do processo de reestruturação, a Empresa registou em 2020 o valor de 2.678.571 euros em gastos a incorrer com o programa de rescisões por mútuo acordo, a iniciar em 2021.

Aderiram, em 2021, ao programa de rescisões por mútuo acordo, 18 trabalhadores, com o pagamento de indemnizações no valor de 1.607.578 euros. O programa de rescisões por mútuo acordo encerrou em 2022 com o pagamento de 3 acordos celebrados durante o ano e com a transferência do valor remanescente para responsabilidades com benefícios de pré-reforma.

Em 2020, no âmbito dos programas de pré-reforma a Empresa assumiu a responsabilidade de pagar aos seus colaboradores pensões de pré-reforma e reforma antecipada.

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.

O programa iniciou-se em 2020 pelo que, a 31 de dezembro de 2020 foi reconhecido na posição financeira um passivo correspondente ao valor presente dos salários a pagar até à idade da reforma, no valor de 9,8 milhões de euros, fruto da adesão de 40 colaboradores (5 em situação de reforma antecipada e 35 em situação de pré-reforma). Em 2021, foi reconhecido um aumento de responsabilidade no valor de 499.250 euros na sequência de 5 novas adesões ao referido programa.

No ano de 2022, com a reabertura do programa de pré-reformas, a SATA registou um aumento de responsabilidade pela adesão de 18 colaboradores com entrada na pré-reforma em 2023 no montante de 5,1 milhões de euros, parcialmente compensado pela revisão da taxa de desconto (de 1% para 3,75%). Parte deste valor foi, em 2022, transferido da provisão para reestruturação (Nota 18).

Em 2023, a SATA registou a responsabilidade de 1.586.773 euros relativa a pré-reformas de trabalhadores que vão entrar neste regime em 2024 e 2025.

31. Outros rendimentos e ganhos

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

	2023	2022
Rendimentos suplementares	165 779	108 671
Ganhos em ativos fixos tangíveis	8 662	520
Ganhos em inventários	2 174	1 941
Outros	1 405	2 400
	178 020	113 532

32. Outros gastos e perdas

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

	2023	2022
Perdas em inventários	141 858	54 559
Comissões de cartão crédito	93 374	80 116
Quotizações	71 354	39 999
Impostos	12 702	790 119
Outros	273 673	18 269
	592 961	983 062

33. Gastos e rendimentos financeiros

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Gastos financeiros		
Juros de empréstimos obtidos	4 467 228	6 813 931
Comissões, taxas e outros	2 515 754	2 286 959
Juros de passivos com obrigações contratuais	1 551 036	1 642 340
Juros suportados (Nota 36)	2 374 685	364 230
Outros	53	9 925
	<u>10 908 755</u>	<u>11 117 385</u>
Rendimentos financeiros		
Juros obtidos (Nota 36)	1 999 762	8 170 585
Outros	300 383	-
	<u>2 300 144</u>	<u>8 170 585</u>
Diferenças de câmbio líquidas	<u>(284 038)</u>	<u>2 297 414</u>
	<u>(284 038)</u>	<u>2 297 414</u>

O montante dos juros de empréstimos obtidos respeita essencialmente ao empréstimo contraído junto da J.P. Morgan Societas Europaea (“J.P.Morgan”) em dezembro de 2022. No seguimento do Plano de Reestruturação Aprovado pela Comissão Europeia a 7 de junho de 2022, e de acordo com as obrigações por este definidas, a SATA Hoding assumiu dívida bancária que se encontrava na esfera da SATA Air Açores, no montante total de 200.000.000 euros, suportando os respetivos encargos financeiros a partir da sua constituição.

Os juros suportados com partes relacionadas decorrem do débito de juros a pagar à SATA Gestão de Aeródromos por conta de empréstimos recebidos para apoio de tesouraria, assim como do valor em dívida à SATA Holding, decorrente do processo de reorganização societária, conforme Nota 1, os quais venceram juros durante o exercício à taxa de 4% (Notas 23 e 36).

Os juros obtidos decorrem essencialmente de juros a receber da Azores Airlines por conta de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, no montante de 1.594.602 euros (8.170.585 euros em 2022), os quais venceram juros durante o exercício à taxa de 4%, valor este impactado pelas alterações ocorridas na sequência da reorganização societária descrita na Nota 1.

Atendendo ao que se encontra previsto no âmbito do Processo de Reestruturação, desde a data da sua aprovação em 7 de junho de 2022, para a base de cálculo de juros obtidos não foi incluído o montante de 160 milhões de euros da dívida da Azores Airlines, a converter em Prestações Acessórias (Nota 1).

34. Imposto do exercício

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Imposto sobre rendimento corrente (Nota 12)	83 549	100 256
Imposto diferido (Nota 9)	(917 725)	(6 336 672)
Excesso/insuficiência estimativa imposto	(69 873)	-
Imposto sobre o rendimento	<u>(904 049)</u>	<u>(6 236 416)</u>

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Resultado antes de Imposto	(10 875 665)	(8 747 352)
Taxa de Imposto	14,70%	14,70%
	<u>(1 598 723)</u>	<u>(1 285 861)</u>
<u>Gastos não dedutíveis</u>		
Diferenças temporárias s/ Imposto diferido	1 092 300	894 289
Tributação autónoma	83 549	100 256
Excesso/insuficiência estimativa anos anteriores	(69 873)	-
Benefícios fiscais	(5 585)	(201 926)
Imposto diferido sobre prejuízos fiscais de anos anteriores	(405 718)	(5 743 174)
Imposto s/ rendimento	<u>(904 049)</u>	<u>(6 236 416)</u>
Taxa efetiva de imposto	8,31%	71,29%

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

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Taxa de imposto	14,70%	14,70%
Derrama	0,00%	0,00%
	<u>14,70%</u>	<u>14,70%</u>

No dia 13 de agosto de 2020, foi divulgada a Circular n.º 7/2020, emanada pela Direção de Serviços do IRC, relativamente ao entendimento da AT sobre o enquadramento fiscal a conferir, em sede de IRC, aos registos contabilísticos efetuados no âmbito da IFRS 16. Atendendo às importantes dúvidas suscitadas pela referida circular e à revisão ainda em curso pela Autoridade Tributária e Aduaneira, da qual deverão resultar alterações significativas, a Empresa não adotou no cálculo da estimativa de imposto do exercício, o entendimento previsto na referida circular, tendo considerado relevantes para efeitos fiscais os registos decorrentes da aplicação da IFRS 16.

Este entendimento foi corroborado pela retificação da orientação da AT conforme a circular n.º 3/2024, publicada em 1 de março de 2024.

35. Contingências

Garantias bancárias

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

<u>Beneficiário</u>	<u>Início</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Região Autónoma dos Açores	20/10/2021	3 499 990	3 499 990
Região Autónoma dos Açores	20/10/2021	3 499 990	3 499 990
ANA Aeroportos, S.A.	06/05/2021	53 599	53 599
ANA Aeroportos, S.A.	26/06/2008	12 000	12 000
Direcção Geral das Alfândegas	28/04/2016	3 000	3 000
		<u>7 068 579</u>	<u>7 068 579</u>

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

Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2023 e 2022, a Empresa não apresenta ativos ou outros passivos contingentes passíveis de divulgação.

36. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2023, a Empresa é controlada pela SATA Holding, que detém 100% do capital da Empresa, no âmbito da criação desta nova empresa, cumprindo com o previsto no plano de reestruturação (Nota 1).

Remuneração do Conselho de Administração

O Conselho de Administração da Empresa foi considerado de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da Empresa. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2023, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração da Empresa ascenderam a 115.904 euros (493.412 euros em 2022), esta variação deveu-se ao facto das remunerações do conselho de administração passarem a ser liquidadas pela SATA Holding, a partir do mês de abril.

Saldos e Transações entre partes relacionadas

Os saldos e transações, com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2023 e 2022 são como segue:

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Outras contas a receber (Nota 13)		
Governo Regional dos Açores	33 897 716	23 089 013
SATA Internacional - Azores Airlines	14 889 502	377 635 244
Sata Gestão de Aeródromos	-	23 893
	<u>48 787 218</u>	<u>400 748 150</u>
Outras contas a pagar (Nota 23)		
Governo Regional dos Açores	-	319 038 603
SATA Internacional - Azores Airlines	-	9 798
SATA Gestão de Aeródromos	1 978 678	8 399 013
SATA Holding	34 687 237	-
	<u>36 665 915</u>	<u>327 447 414</u>

Os valores a receber do GRA, dizem respeito a uma parte do novo Contrato de Concessão do Serviço de Transporte Aéreo Regular no Interior da RAA, que teve início a partir de novembro de 2021, e respetivo Reequilíbrio Financeiro.

A variação verificada nos saldos a receber da Azores Airlines e a pagar à SATA Gestão de Aeródromos deveu-se aos movimentos ocorridos entre a SATA Air Açores e SATA Holding, que passou a deter estes débitos e créditos, conforme Nota 1.

	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Serviços prestados		
Governo Regional dos Açores	60 724 696	48 813 611
SATA Internacional - Azores Airlines	11 377 418	9 556 926
SATA Gestão Aeródromos	197 317	192 060
	<u>72 299 431</u>	<u>58 562 597</u>
	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Compras de serviços		
SATA Internacional - Azores Airlines	3 730 746	2 329 156
SATA Gestão Aeródromos	738 397	532 377
SATA Holding	188 151	-
	<u>4 657 295</u>	<u>2 861 533</u>
	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Rendimentos financeiros (Nota 33)		
Governo Regional dos Açores	426 493	-
SATA Internacional - Azores Airlines	1 573 268	8 170 585
	<u>1 999 762</u>	<u>8 170 585</u>
	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Gastos financeiros (Nota 33)		
SATA Gestão Aeródromos	37 696	364 230
SATA Holding	2 336 989	-
	<u>2 374 685</u>	<u>364 230</u>

A rubrica prestações de serviços com o GRA inclui o valor registado com a Tarifa Açores.

A rubrica prestações de serviços inclui o apoio técnico e comissões sobre as vendas de bilhetes, de passageiros e cargas, efetuados à Azores Airlines.

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

37. Compromissos

A 31 de dezembro de 2022 a SATA assumiu o compromisso de pagar pré-reformas no montante nominal total de 3.324 milhares de euros a trabalhadores que vão entrar neste regime em 2024 e 2025, caso os mesmos estejam ao serviço da Empresa na respetiva data de saída. De acordo com o método do crédito da unidade projetada definido na IAS 19 – Benefícios dos Empregados, estas responsabilidades são registadas contabilisticamente pelo período laboral remanescente, com início em 2023 e durante o ano de 2024, conforme períodos que estes colaboradores prestam serviços à Entidade, a 31 de dezembro de 2023 ainda se encontra por reconhecer 1.333 milhares de euros.

38. Eventos subsequentes

Em janeiro de 2024 o Hospital da Horta e a Unidade de Saúde de Santa Maria liquidaram dívida e juros de mora no montante total de 2.918 milhares de euros, o que permitiu a respetiva liquidação do empréstimo de curto prazo contraído junto da CCAMA pelo mesmo montante.

No dia 15 de março de 2024 o Governo Regional dos Açores enviou uma comunicação ao Conselho de Administração da SATA Holding a informar sobre a retoma do processo de privatização da Azores Airlines.

O Conselho de Administração não tem conhecimento de quaisquer outros eventos subsequentes à data de relato que possam ter impacto significativo nas demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

Contabilista Certificada



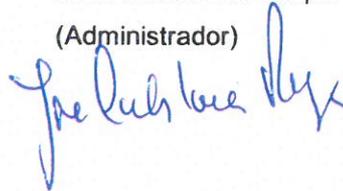
Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

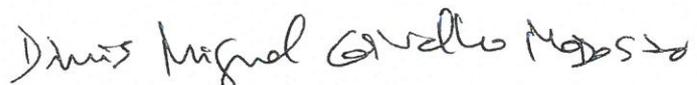


Teresa Mafalda Pais de Moura Gonçalves
(Presidente)

José Carlos Laia Roque
(Administrador)



Dinis Miguel Carvalho Modesto
(Administrador)



Célio Elmano Bettencourt Ferreira
(Administrador não executivo)



RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL

Exmo. acionista da
SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.,

Nos termos da lei e do contrato de sociedade, apresentamos o relatório sobre a atividade fiscalizadora desenvolvida e damos parecer sobre o relatório de gestão e as demonstrações financeiras individuais preparadas pelo Conselho de Administração da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (a Entidade), relativamente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

No desempenho das funções que lhe são cometidas, o Conselho Fiscal procedeu com a frequência e a extensão que entendeu necessárias, ao acompanhamento da atividade da Entidade, a uma revisão geral dos procedimentos contabilísticos e a outros elementos comprovativos e do cumprimento do normativo legal e estatutário em vigor, tendo reunido com alguns responsáveis da Entidade e com o Revisor Oficial de Contas.

A Entidade preparou e apresentou as demonstrações financeiras em referência ao exercício findo em 31 de dezembro de 2023 de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiros (IFRS), adotadas pela União Europeia, tendo no âmbito das nossas funções procedido à verificação da adequação das políticas contabilísticas adotadas que se encontram devidamente divulgadas no anexo às demonstrações financeiras que, no nosso entender, conduzem a uma correta apresentação da posição financeira e do desempenho financeiro e dos fluxos de caixa relativos ao período findo naquela data.

No exercício findo de 2023, a Entidade, que obteve um resultado líquido negativo de 9.971.615 euros, apresenta um capital próprio negativo de 4.564.088, montante que foi substancialmente diminuído no presente exercício através de uma operação de aumento e redução do capital social, a qual foi totalmente utilizada na cobertura dos resultados negativos transitados de 114.748.293 euros.

Esta medida está incorporada no plano de reestruturação do grupo SATA, que foi aprovado pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022 e vigorará até 31 de dezembro de 2025, que contempla outras medidas tendentes à racionalização das operações e redução de custos do grupo SATA.

A reorganização societária do Grupo SATA foi formalizada em 13 de janeiro de 2023 com a constituição da nova sociedade SATA Holding, S.A. (SATA Holding), com capitais exclusivamente públicos detidos pela Região Autónoma dos Açores e consubstanciou-se através da alienação da totalidade das ações que a Entidade detinha e, também, da cessão dos créditos, pelo montante global de 215.497.101 euros, o qual foi utilizado na realização de um aumento de capital em espécie da SATA Holding em 3 de fevereiro de 2023. Adicionalmente, foi deliberada a redução de capital social da SATA Holding no valor de 50.000 euros em 26 de maio de 2023.

Em 24 de janeiro de 2023, a SATA Air Açores transmite, pelo seu valor nominal, a totalidade do capital social detido na SATA Gestão de Aeródromos (250.000 euros) e, pelo valor simbólico de um euro, na Azores Airlines, bem como os créditos sobre a Azores Airlines, no montante de 342.172.621 euros, que foi pago através da assunção de dívida da SATA Gestão de Aeródromos (8.399.013 euros), da dívida bancária contratada (200 milhões de euros) e o remanescente de 134.023.609 euros, objeto de compensação com o saldo de créditos acionistas da SATA Holding.

Procedemos ainda à apreciação do relatório de gestão emitido pelo Conselho de Administração e da proposta de aplicação de resultados nele incluído, que de uma forma geral é esclarecedor da evolução dos negócios, do desempenho e da posição financeira da Entidade, evidenciando os aspetos mais significativos da sua atividade e satisfaz, de um modo geral, os requisitos exigidos pelo artigo 66º do Código das Sociedades Comerciais.

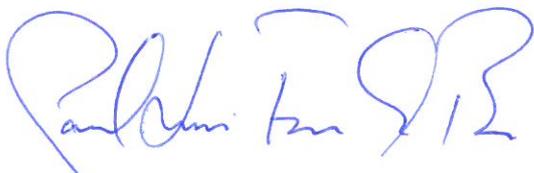
Também efetuámos uma análise da certificação legal das contas, bem como do relatório de auditoria emitido pelo Auditor Externo, cujas conclusões merecem o acordo do Conselho Fiscal.

PARECER

No âmbito das nossas funções, o Conselho Fiscal é de parecer que o acionista único aprove o Relatório de gestão de 2023, a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2023, a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, demonstração das alterações dos capitais próprios, a demonstração dos fluxos de caixa do período findo naquela data e o anexo às demonstrações financeiras, bem como a proposta de aplicação dos resultados apresentada pelo Conselho de Administração.

Ponta Delgada, 21 de março de 2024

O Conselho Fiscal,



Manuel Luís Fernandes Branco – Presidente



Carlos Eduardo Ferreira Oliveira - Vogal



Sofia Teves Mendonça – Vogal

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião com Reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de Dezembro de 2023 (que evidencia um total de 109.112.879 euros e um total de capital próprio negativo de 4.564.088 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 9.971.615 euros), a demonstração de resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas 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 Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. em 31 de Dezembro de 2023 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

- a) Conforme divulgado na nota 1.4.3 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 ao 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 acionista do Grupo SATA, uma análise de recuperabilidade sobre o saldo a receber da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., no montante de 14.890 milhares de euros (31 de dezembro de 2022: 377.635 milhares de euros), pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 não refletem os impactos da referida análise. Tendo em consideração o acima exposto, consideramos que a rubrica de outras contas a receber, com referência a 31 de dezembro de 2023, encontra-se sobreavaliada por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança.



Sócios

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

- b) Em 31 de dezembro de 2023 encontra-se registado um valor de 7.882 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos, originados essencialmente por prejuízos fiscais, respeitantes aos exercícios de 2014 a 2023, no valor de 7.267 milhares de euros, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Tendo em consideração os resultados históricos, o modelo de negócio da Entidade e a monitorização das variações entre os resultados reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado, não obstante a evolução positiva da atividade operacional no exercício de 2023, consideramos que o respetivo ativo se encontra sobreavaliado por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança, dada a incerteza inerente à execução do Plano de Reestruturação e ao futuro modelo de negócio da Entidade.

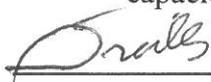
A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISAs) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção “Responsabilidades do auditor pela auditoria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

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

Em 31 de dezembro de 2023 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 4.564 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 11.891 milhares de euros.

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.4.4 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 2023 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração (i) a aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA (ii) a estrutura acionista do Grupo SATA (iii) o contrato de concessão em vigor do serviço público aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores e (iv) a obtenção de suporte financeiro acionista e/ou capacidade de obtenção de recursos financeiros externos.



Sócios

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

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

Conforme igualmente divulgado na nota 1.4.4 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos (ii) do cumprimento do Plano de Reestruturação Aprovado do Grupo SATA e (iii) da rentabilidade operacional futura da Entidade.

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

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

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

Ênfase

Chamamos a atenção para o divulgado na nota introdutória do anexo contendo as notas explicativas, nomeadamente quanto à aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo, e consequente monitorização futura por parte da Comissão Europeia quanto ao seu cumprimento e respetivos impactos na posição financeira e económica futura da Entidade.

Conforme igualmente divulgado nas notas 1.4.3 e 6 do anexo contendo as notas explicativas, importa referir que eventuais variações futuras desfavoráveis entre os fluxos de caixa reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado podem originar impactos relevantes no cálculo do valor recuperável dos ativos não correntes referentes à frota aérea e afetar consequentemente, de forma significativa, a posição financeira e económica da Entidade.

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



Sócios

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

Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

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

O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira da Entidade.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

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

Sócios

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

- identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- concluimos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;
- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada; e



Sócios

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

- comunicamos com os encarregados da governação, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório 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 das matérias referidas na secção “Bases para 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 a apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

Ponta Delgada, 22 de Março de 2024



Duarte Giesta & Associado, SROC, Lda.
representada por
Duarte Félix Tavares Giesta (ROC nº520)



Relatório de Auditoria

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2023 (que evidencia um total de 109.112.879 euros e um total de capital próprio negativo de 4.564.088 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 9.971.615 euros), a demonstração de resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas às demonstrações financeiras, incluindo informações materiais sobre a política contabilística.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas 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 Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. em 31 de dezembro de 2023 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

- a) Conforme divulgado na nota 1.4.3 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 ao 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 acionista do Grupo SATA, uma análise de recuperabilidade sobre o saldo a receber da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., no montante de 14.889 milhares de euros (31 de dezembro de 2022: 377.635 milhares de euros), pelo que as demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 não refletem os impactos da referida análise. Tendo em consideração o acima exposto, consideramos que a rubrica de outras contas a receber, com referência a 31 de dezembro de 2023 e 2022, encontra-se sobreavaliada por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança.
- b) Em 31 de dezembro de 2023 encontra-se registado um valor de 7.882 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos, originados essencialmente por prejuízos fiscais, respeitantes aos exercícios de 2014 a 2023, no valor de 7.267 milhares de euros, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos. Tendo em consideração os resultados históricos, o modelo de negócio da Entidade e a monitorização das variações entre os resultados reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado, não obstante a evolução positiva da atividade operacional no exercício de 2023, consideramos que o respetivo ativo se encontra sobreavaliado por um montante que, nas atuais circunstâncias, não nos é possível quantificar, com razoável grau de segurança, dada a incerteza inerente à execução do Plano de Reestruturação Aprovado e ao futuro modelo de negócio da Entidade. Importa salientar que esta reserva é igualmente aplicável ao exercício findo em 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.

Incerteza material relacionada com a continuidade

Em 31 de dezembro de 2023 as demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 4.564 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 11.891 milhares de euros.

Chamamos a atenção para a divulgação constante na nota 1.4.4 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 2023 foram preparadas com base na continuidade das operações, tendo em consideração (i) a aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA por parte da Comissão Europeia em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo SATA ("Plano de Reestruturação Aprovado") (ii) a estrutura acionista do Grupo SATA (iii) o contrato de concessão em vigor do serviço público aéreo regular no interior da Região Autónoma dos Açores e (iv) a obtenção de suporte financeiro 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 Entidade se encontram asseguradas, tendo por base o financiamento das necessidades de tesouraria estimadas a esta data, para o prazo de doze meses.

Conforme igualmente divulgado na nota 1.4.4 do anexo contendo as notas explicativas, importa salientar que a continuidade das operações se encontra dependente (i) da capacidade de obtenção de apoio financeiro acionista e/ou recursos financeiros externos (ii) do cumprimento do Plano de Reestruturação Aprovado do Grupo SATA e (iii) da rentabilidade operacional futura da Entidade.

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

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

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

Ênfase

Chamamos a atenção para o divulgado na nota introdutória do anexo contendo as notas explicativas, nomeadamente quanto à aprovação do Plano de Reestruturação do Grupo SATA pela Comissão Europeia, em 7 de junho de 2022, no âmbito do auxílio de Estado ao Grupo, e consequente monitorização futura por parte da Comissão Europeia quanto ao seu cumprimento e respetivos impactos na posição financeira e económica futura da Entidade.

Conforme igualmente divulgado nas notas 1.4.3 e 6 do anexo contendo as notas explicativas, importa referir que eventuais variações futuras desfavoráveis entre os fluxos de caixa reais e os estimados no Plano de Reestruturação Aprovado podem originar impactos relevantes no cálculo do valor recuperável dos ativos não correntes referentes à frota aérea e afetar consequentemente, de forma significativa, a posição financeira e económica da Entidade.

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

Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

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

O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira da Entidade.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

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

- a) identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- b) obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- c) avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- d) concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;
- e) avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada; e
- f) comunicamos com os encarregados da governação, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria.

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

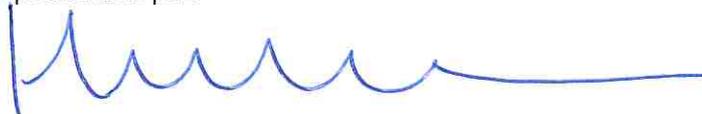
Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório de gestão

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos das matérias referidas 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 a apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

22 de março de 2024

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



Hugo Miguel Patrício Dias, ROC n.º 1432
Registado na CMVM com o n.º 20161042