

# RELATÓRIO INTEGRADO

Desempenho Financeiro, Social  
e Ambiental SATA Internacional - Azores Airlines

# 2018



# Índice

Sobre o Relatório	3
Mensagem do Conselho de Administração	4
Indicadores-Chave	5
Principais acontecimentos	7
A SATA Gestão Internacional – Azores Airlines	8
Governance	11
Envolvente externa	15
Estratégia	20
Diálogo com stakeholders	28
A. Desempenho Económico	32
B. Desempenho Social	49
C. Desempenho Ambiental	56
Aplicação de Resultados	60
Anexos	61

## Sobre o Relatório

Mantendo um ciclo de reporte anual, este é já o sétimo Relatório Integrado publicado pela SATA Internacional – Azores Airlines. Esta publicação visa comunicar, a todos os *stakeholders*, o desempenho financeiro, social e ambiental da Empresa.

O Relatório incide sobre a atividade da SATA Internacional – Azores Airlines durante o ano de 2018 - 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 da Empresa.

Os conteúdos apresentados abrangem o desempenho individual da SATA Internacional – Azores Airlines.

À semelhança de anos anteriores, o Relatório foi elaborado de acordo com as orientações do *International Integrated Reporting Council (IIRC)* e, em matéria de sustentabilidade, com as Diretrizes de Elaboração de Relatórios de Sustentabilidade da *Global Reporting Initiative (GRI)*.



### Verificação externa

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

### Contactos

Para esclarecimentos adicionais sobre a informação publicada neste Relatório ou sobre práticas e políticas do Grupo SATA, por favor consulte o *website* corporativo [www.sata.pt](http://www.sata.pt) ou proceda ao envio de um *e-mail* através do endereço eletrónico [info@sata.pt](mailto:info@sata.pt).

## Mensagem do Conselho de Administração

A servir há mais de setenta anos o Arquipélago dos Açores, o Grupo SATA fez do propósito da sua criação a sua missão de vida empresarial, sendo hoje o garante da acessibilidade ao Arquipélago, em qualquer circunstância, ao longo de todo o ano e para a totalidade das nove ilhas dos Açores.

Esta sua razão de existir justificará, em parte, a sucessiva dificuldade em encontrar um ponto de equilíbrio sustentável entre o seu desempenho financeiro e a adequação às expectativas das populações e do território. Hoje, mais do que no passado, o Destino Açores é apetecível aos diferentes mercados turísticos emissores, um longo e lento processo de consolidação no qual o Grupo SATA sempre participou.

Mas se por um lado a entrada de novas companhias aéreas beneficiou de forma significativa o desenvolvimento do Destino Açores, o facto de ver repartidos, essencialmente em época alta, os proveitos operacionais com os diversos *players* da aviação, fez aumentar, consecutivamente, o desequilíbrio da receita anual das transportadoras do Grupo SATA.

É na difícil gestão de equilíbrios, que operam as empresas do grupo. Foi igualmente neste o contexto, que o ano 2018, marcado por irregularidades operacionais registou um agravamento da dívida do Grupo, situação esta que se agudizou com a chegada do verão IATA. Ao longo de 2018, e particularmente na *peak season*, dominaram as irregularidades operacionais, particularmente, na Azores Airlines. Em consequência verificou-se o aumento de custos com a assistência prestada aos passageiros, bem como a expressiva degradação do serviço e da imagem pública do Grupo. O cenário hostil culminou no recurso excessivo ao fretamento de voos em regime de ACMI. Concorreram para agravar a situação financeira, o aumento dos preços do combustível, a ineficiência de frota Airbus A310. Por seu turno, na SATA Air Açores, a operação aérea foi afetada (embora de forma menos expressiva) por greves departamentais, que resultaram no acumular de atrasos e de cancelamentos e consequentes gastos com assistência aos passageiros afetados.

Não obstante durante 2018, registou-se um aumento na maioria dos tipos de movimentos nos aeródromos regionais face ao ano anterior, com maior incidência na Ilha do Pico (+6% de movimentos de aeronaves) e na ilha do Corvo (+ 13% de movimentos de passageiros). O aeródromo do Pico manteve uma vez mais a liderança dos quatro aeródromos.

Do ponto de vista interno, agosto foi um mês relevante. Toma posse o novo Conselho de Administração e, com este, renasce a tímida esperança de um novo recomeço.

Em traços sumários, são retomadas algumas medidas do plano de reestruturação traçado em 2017, em vigor para os cinco anos subsequentes. Não obstante, é esperado que a implementação de mudanças ao nível financeiro, operacional e de recursos humanos possam contribuir decisivamente para a inversão do ciclo negativo dos últimos anos. Algumas medidas que visaram a reestruturação da dívida financeira, produziram efeitos antes mesmo do final do ano, assim como se registaram poupanças no consumo de combustível por via da entrada da nova frota ao serviço da Azores Airlines. Por outro lado, é espectável, que assim que concluída a renovação da frota venham a ser progressivamente mitigadas as irregularidades da operação e os custos inerentes à assistência a passageiros.

Sem ignorar os tímidos sinais de melhoria que se anunciam, existe a consciência coletiva de que há um longo caminho a percorrer, e que este caminho será trilhado, diariamente, por todos quantos fazem parte do universo do Grupo SATA.

O ano 2019 será certamente um ano difícil, mas importante para o Grupo SATA. A implementação bem-sucedida de novas medidas de reestruturação contribuirá para o futuro mais consolidado das suas empresas.

## Indicadores-Chave

ECONÓMICO	2016	2017	2018	Varição 18/17
Resultado operacional (milhares €)	(9.740)	(35.743)	(50.035)	-40%
EBITDA (milhares €)	(8.256)	(34.220)	(49.641)	-45%
EBITDAR (milhares €)	1.815	(23.708)	(32.521)	-37%
Dívida líquida (milhares €)	8.837	12.670	7.593	-40%
Gastos em combustível (milhares €)	31.190	44.259	41.600	-6%
OPERACIONAL	2016	2017	2018	Varição 18/17
City-pairs - Destinos (N.º)*	56	61	48	-21%
Voos (N.º)	6.335	7.318	6.719	-8%
Passageiros (LUTs)	858.851	985.806	889.661	-10%
Carga transportada (t)*	5.525	5.496	6.520	19%
Taxa de ocupação (%)	78,4%	75,9%	76,3%	0,4 p.p.

SOCIAL	2016	2017	2018	Varição 18/17
Colaboradores (N.º)	635	630	592	-6%
Horas de formação (N.º)	16.887	15.936	14.040	-12%

AMBIENTAL	2016	2017	2018	Varição 18/17
Consumo de <i>jet fuel</i> das aeronaves (litros)	82.251.707	89.887.000	89.887.500	0%
Emissões de CO <sub>2</sub> das aeronaves (t CO <sub>2</sub> e)	204.683	223.684	226.517	1%
Taxa de valorização* (%)	58%	58%	76%	18 p.p
Derrames*	0	0	0	0%

\*Valores referentes a todo o Grupo SATA.

## Principais acontecimentos

- Bolsa de Turismo de Lisboa - A SATA marcou mais uma vez presença na BTL que decorreu de 28 de fevereiro a 04 de março, no pavilhão da FIL no Parque das Nações.
- 2018 Azores Airlines World Grand Masters Championship
- 53ª edição do Azores Airlines Rallye
- Azores Airlines presente no Web Summit 2018 – A SATA Internacional - Azores Airlines foi escolhida para companhia aérea oficial da terceira edição da Web Summit, que decorreu em Lisboa, entre os dias 5 a 8 de novembro. O Grupo SATA esteve presente na cimeira digital com um stand que permitiu dar a conhecer as incríveis experiências que podem ser vividas em todos os seus destinos e, em especial, no seu destino central, os Açores.

web **summit**  @irline  
azores  airlines

web   
**summit**  
@irline  
azores  airlines

## A SATA Internacional – Azores Airlines

### A SATA

A SATA é atualmente um Grupo constituído por seis empresas com personalidades jurídicas distintas: SATA Air Açores, SATA Internacional - Azores Airlines, Azores Airlines Vacations Canada e Azores Airlines Vacations America, SATA Gestão de Aeródromos e SATA SGPS, cujo centro de decisão está localizado na Região Autónoma dos Açores, ilha de São Miguel, cidade de Ponta Delgada. Estas empresas têm assumido um papel relevante nas acessibilidades dos habitantes das ilhas dos Açores e como instrumento indispensável à consolidação e desenvolvimento económico e social da Região Autónoma.

### SATA Internacional – Azores Airlines | 100% SATA Air Açores

Fundada em 1995, participa nas ligações aéreas entre os Açores e o exterior, oferecendo rotas aéreas para a Europa e América do Norte, ampliando o âmbito da sua operação aérea regular com a realização de operações charter para variados destinos. Tem vindo a reforçar a presença nos mercados Europeus.

## Missão e Valores

### Colaboradores

#### Missão

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

#### SATA Internacional – Azores AirAirlines

#### Valores



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

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

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

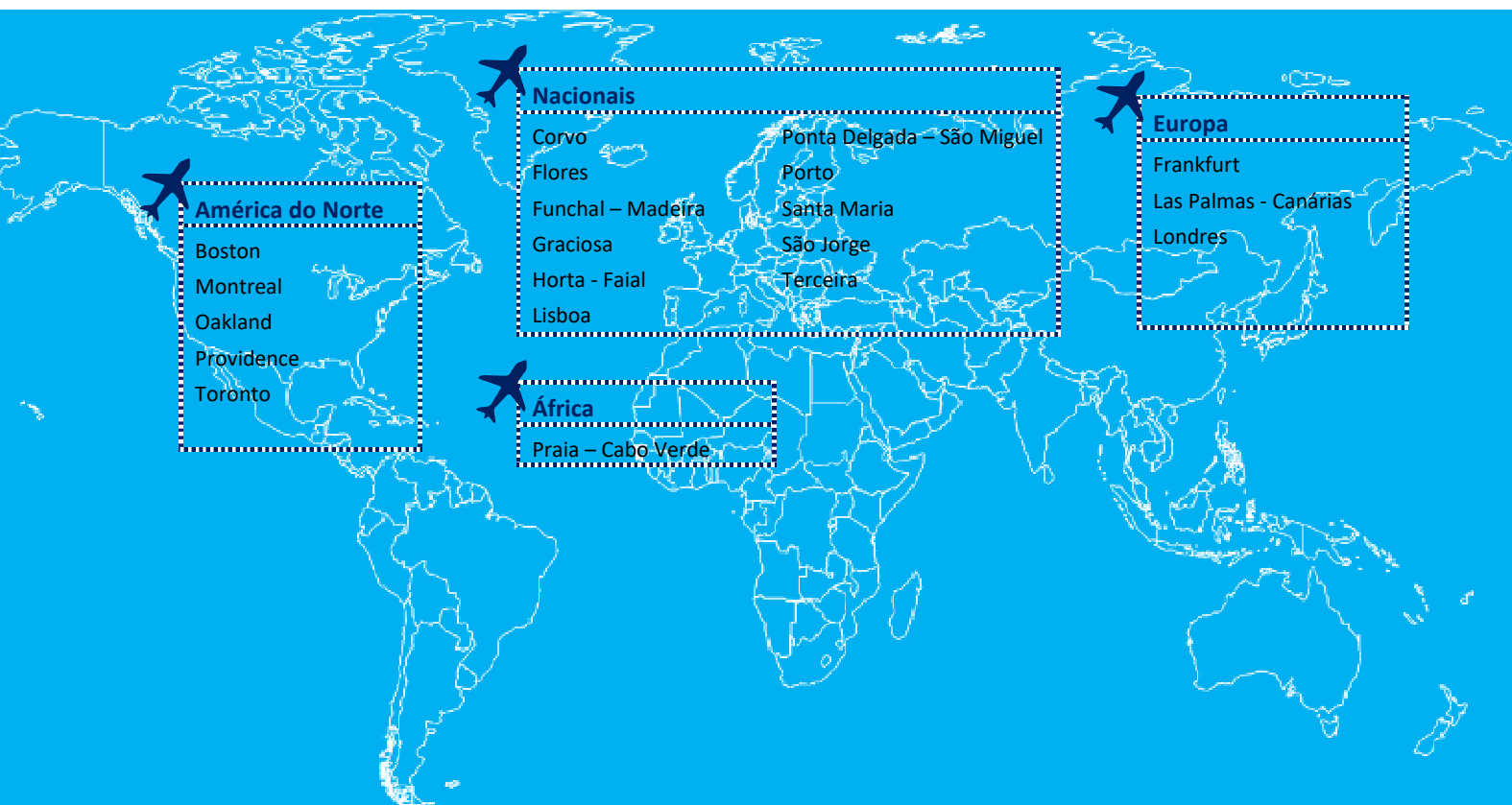
No final de 2018, a SATA Internacional – Azores Airlines contava com 592 colaboradores.

## Rotas

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



De seguida são apresentadas as rotas operadas por destino em 2018:



## Frota

Durante 2018 a frota da SATA Internacional - Azores Airlines foi composta, por 8 aeronaves para rotas de curto, médio e longo curso.

### Sata Internacional- Azores Airlines:

- 1 Airbus A330-223
- 2 Airbus A310-300
- 3 Airbus A320-200
- 2 Airbus A321neo

<h3>A321-253N</h3>		<b>Comprimento</b> Length 44.51m	<b>Envergadura</b> Wing Span 35.80m	<b>Altura</b> Height 11.70m	<b>Velo Cruzeiro</b> Cruising Speed 900Km/h
A321 - 253N REACTORES CFM LEAP-1A33 IMPULSO 33.000 LBS A321 - 253N CFM LEAP-1A33, 33.000 LBS		<b>Altitude máxima</b> Max. Altitude 11.900m	<b>Alcance</b> Max. Range 7.400Km	<b>Capac. Comb.</b> Fuel Cap. 26.700t	<b>Nº passag.</b> Seating Cap. 186
<h3>A330 - 223</h3>		<b>Comprimento</b> Length 59.00m	<b>Envergadura</b> Wing Span 60.30m	<b>Altura</b> Height 18.23m	<b>Velo Cruzeiro</b> Cruising Speed 1050Km/h
A330 - 223 REACTORES PRATT & WHITNEY MODELO PW4168A (THRUST 68.600 LBS) A330 - 223 PRATT & WHITNEY ENGINES, MODEL PW4168A - 68.600 LBS (THRUST)		<b>Altitude máxima</b> Max. Altitude 12.527m	<b>Alcance</b> Max. Range 13.450Km	<b>Capac. Comb.</b> Fuel Cap. 139.900t	<b>Nº passag.</b> Seating Cap. 283
<h3>A310 - 325</h3>		<b>Comprimento</b> Length 46.66m	<b>Envergadura</b> Wing Span 46.90m	<b>Altura</b> Height 15.80m	<b>Velo Cruzeiro</b> Cruising Speed 900Km/h
A310 - 325 REACTORES PRATT & WHITNEY, MODELO PW4156A-1C - IMPULSO 56.000 LBS A310 - 325 PRATT & WHITNEY ENGINES, MODEL PW4156A-1C - 56.000 LBS (THRUST)		<b>Altitude máxima</b> Max. Altitude 11.900m	<b>Alcance</b> Max. Range 9.200Km	<b>Capac. Comb.</b> Fuel Cap. 68.260t	<b>Nº passag.</b> Seating Cap. 222
<h3>A310 - 304</h3>		<b>Comprimento</b> Length 37.57m	<b>Envergadura</b> Wing Span 34.10m	<b>Altura</b> Height 11.76m	<b>Velo Cruzeiro</b> Cruising Speed 900Km/h
A310 - 304 REACTORES GENERAL ELECTRIC, MODELO CF6-80C2A2 - IMPULSO 52.460 LBS A310 - 304 GENERAL ELECTRIC ENGINES, MODEL CF6-80C2A2 - 52.460 LBS (THRUST)		<b>Altitude máxima</b> Max. Altitude 10.600m	<b>Alcance</b> Max. Range 4.400Km	<b>Capac. Comb.</b> Fuel Cap. 23.859t	<b>Nº passag.</b> Seating Cap. 165
<h3>A320 - 214</h3>		<b>Comprimento</b> Length 37.57m	<b>Envergadura</b> Wing Span 34.10m	<b>Altura</b> Height 11.76m	<b>Velo Cruzeiro</b> Cruising Speed 900Km/h
A320 - 214 REACTORES CFM (G-E/SNECMA), MODELO CFM56-5B - IMPULSO 27.000 LBS A320 - 214 CFM (G-E/SNECMA) ENGINES, MODEL CFM56-5B - 27.000 LBS (THRUST)		<b>Altitude máxima</b> Max. Altitude 10.600m	<b>Alcance</b> Max. Range 4.400Km	<b>Capac. Comb.</b> Fuel Cap. 23.859t	<b>Nº passag.</b> Seating Cap. 165

## Governance

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

### Princípios do Governo de Sociedade

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

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




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

### Órgãos de Gestão – SATA Internacional - Azores Airlines

A estrutura de Governo das empresas da SATA assenta no Modelo Latino, que prevê a existência de 3 órgãos de gestão, encontrando-se perfeitamente definidos, nos estatutos societários as suas funções e as suas regras de funcionamento.

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

#### Responsabilidades

<b>Assembleia Geral</b> 	<ul style="list-style-type: none"><li>• Analisar e aprovar documentos de prestação de contas individuais e consolidadas, deliberando sobre a aplicação de resultados do exercício, alterações de participação de capital, aumentos de capital e contratação de empréstimos (nas condições previstas);</li><li>• Analisar e aprovar as linhas e as orientações de carácter estratégico;</li><li>• Eleger os membros dos órgãos sociais, definindo a fixação e alteração da sua remuneração.</li></ul>
<b>Fiscal Único</b> 	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fiscalizar a administração da empresa relativamente ao cumprimento da lei, estatutos e regulamentos aplicáveis;</li><li>• Verificar e elaborar um parecer sobre os documentos de prestação de contas através da realização de auditorias internas, assegurando o cumprimento dos <i>standards</i> internacionais definidos.</li></ul>
<b>Conselho de Administração</b> 	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gerir os negócios da empresa e tomar decisões relativas ao objeto social que são da sua exclusiva competência e responsabilidade;</li><li>• Aprovar os principais objetivos, políticas e orientações de gestão;</li><li>• Monitorizar e garantir o alinhamento dos objetivos, políticas e orientações com as atividades a desenvolver, no sentido de satisfazer e maximizar os interesses do acionista.</li></ul>

## Assembleia Geral

Presidente	Vice-Presidente	Secretário	Reuniões	Remuneração
Carlos Eduardo da Silva Melo Bento	Sara Cristina Brum de Medeiros	Joana Torres Decq Mota	<p><b>N.º reuniões:</b> 6</p> <p><b>% de participação:</b> 100%</p> <p><b>Principais deliberações:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aprovação do Relatório de Gestão e Contas do Exercício de 2017</li> <li>- Deliberação sobre a Proposta de Aplicação de Resultados</li> <li>- Eleição dos membros para os órgãos sociais para o triénio 2018-2020</li> <li>- Apreciação geral da administração e fiscalização da sociedade</li> </ul>	A política de remunerações da SATA não contempla qualquer componente remuneratória relativamente aos membros que compõe a Assembleia Geral, pelo que estes não auferem qualquer remuneração pelo exercício das suas funções enquanto membros que compõe este órgão social.

## Conselho Fiscal



Nome do Presidente	Vogais		Nome do Suplente	Remuneração
Rúben Mota Cordeiro	Catarina Isabel Pacheco	Vera Silva Amaro	Marco António Fernandes Chaves	Foi fixada a remuneração mensal de 600 euros para o Presidente, e de 400 euros para os restantes vogais.

## Revisor Oficial de Contas

Nome do Revisor	Data da primeira designação	N.º de mandatos	Duração do mandato	Remuneração
UHY & Associados, SROC, Lda.  Nomeado a 11 janeiro de 2018.	2017	Primeiro mandato	3 anos civis	A remuneração do Revisor Oficial de Contas é de 14.500€ pelos serviços de auditoria e revisão legal das contas efetuados.

## Conselho de Administração

O Conselho de Administração é composto por 3 administradores executivos, encontrando-se perfeitamente definidas quais as responsabilidades e as áreas de competência do negócio de cada um.

Nome do membros do Conselho de Administração	Pelouros	Indicadores
<p><b>Presidente da SATA Internacional – Azores Airlines</b> <i>Chief Executive Officer</i></p> <p>António Luís Gusmão Teixeira</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Secretariado Geral</li> <li>• Gabinete de Planeamento e Controlo de Gestão</li> <li>• CCO</li> <li>• Gabinete de Auditoria e Qualidade de Serviço</li> <li>• Direção Geral Comercial</li> <li>• Gabinete de Comunicação Institucional e Imagem</li> <li>• Direção de Contabilidade e Finanças</li> <li>• Serviços Jurídicos e Corporativos</li> </ul>	<p><b>N.º reuniões:</b> 38</p> <p><b>% de participação:</b> 100%</p> <p><b>Principais deliberações:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Apreciação do Relatório e Contas relativo à SATA Internacional, referente ao exercício de 2017 e, em virtude, deliberação de requisição ao Presidente da Assembleia Geral de convocação de Assembleia Geral, a fim da mesma deliberar o que acionista entender mais conveniente.</li> </ul> <p><b>Remuneração:</b></p> <p>A política de remuneração dos membros do Conselho de Administração é definida de acordo com os Estatutos do Gestor Público Regional e com os Estatutos da SATA. A remuneração dos membros do Conselho de Administração é constituída por uma componente fixa, que, de acordo com o artigo 25º dos Estatutos do Gestor Público Regional, é fixada por deliberação em Assembleia Geral, sendo que na sua determinação existem três fatores que são tidos em consideração:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- As responsabilidades assumidas, complexidade e exigência das mesmas;</li> <li>- Desempenho do membro do órgão social;</li> <li>- Práticas remuneratórias dos principais pares.</li> </ul> <p>Os membros do Conselho de Administração só auferem remuneração pelas funções de gestores públicos que desempenham na SATA Air Açores.</p>
<p><b>Vogal Executivo da SATA Internacional – Azores Airlines</b></p> <p>Ana Maria da Silva Azevedo</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DGO</li> <li>• Accountable Manager</li> <li>• Gabinete de Segurança</li> <li>• Gabinete de Monitorização da Conformidade</li> <li>• Gabinete de Segurança Operacional</li> <li>• Gabinete de Inflight</li> <li>• Direção de Operações de Voo</li> <li>• Direção de Treino e Formação</li> <li>• Direção de Treino e Instrução de Tripulações</li> <li>• Direção de Manutenção e Engenharia</li> <li>• Direção de Operações Terrestres</li> </ul>	
<p><b>Vogal Executivo da SATA Internacional – Azores Airlines</b></p> <p>Vítor Manuel Francisco da Costa</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direção de Recursos Humanos</li> <li>• Gabinete de Legislação e Relações Laborais</li> <li>• Direção de Sistemas de Informação</li> <li>• Gabinete de Segurança, Saúde e Ambiente</li> <li>• CFAA</li> <li>• Direção de Compras e Logística</li> </ul>	

	<p><b>Presidente da SATA Internacional – Azores Airlines</b> <i>Chief Executive Officer</i></p> <p>Paulo Menezes Cessou funções a 13 de agosto de 2018.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Operações</li> <li>• Jurídico</li> <li>• Gestão de aeródromos</li> <li>• Comunicação e imagem</li> </ul>	
	<p><b>Vogal Executivo da SATA Internacional – Azores Airlines</b></p> <p>Isabel Barata</p> <p>Cessou funções a 13 de agosto de 2018.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comercial</li> <li>• Coordenação e controlo operacional</li> <li>• Auditoria e Qualidade de Serviço</li> </ul>	
	<p><b>Vogal Executivo da SATA Internacional – Azores Airlines</b></p> <p>João Trabuco Nunes</p> <p>Cessou funções a 13 de agosto de 2018.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recursos Humanos</li> <li>• Centro de Formação Aeronáutica</li> <li>• Sistemas de Informação</li> <li>• Segurança, Saúde e Ambiente no Trabalho</li> <li>• Relações Laborais</li> </ul>	
	<p><b>Vogal Executivo da SATA Internacional – Azores Airlines</b></p> <p>Maria Leonor Amaral Soares de Albergaria</p> <p>Cessou funções a 28 de fevereiro de 2018.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contabilidade e Finanças</li> <li>• Compras e Planeamento</li> <li>• Planeamento e Controlo de Gestão</li> </ul>	

## Envolvente externa

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

## Contexto Institucional

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

Dado que integra o Setor Público Administrativo Regional (SPER), no Grupo SATA é mantida uma presença sindical relevante. No universo total de colaboradores (efetivos e sazonais) pode estimar-se que a filiação, distribuída por 5 sindicatos com maior expressão, situar-se-á na ordem dos 70%, assumindo 79% no segmento do pessoal de voo (tripulantes de cabine e pilotos) e 83% quando circunscrita aos pilotos.

Nas estruturas institucionais dos trabalhadores, a Comissão de Trabalhadores da SATA Internacional-Azores Airlines assume a representação coletiva do total de trabalhadores.

Na gestão do ativo paz social, os sindicatos e comissões de trabalhadores assumem-se como parceiros essenciais na definição das opções estratégicas de recursos humanos e sustentabilidade do Grupo, quando por razões exógenas e em continuidade com o verificado em anteriores exercícios, limitações de natureza legal impuseram a proibição de valorizações retributivas.

No contexto limitativo enunciado, foram apresentados oito avisos de greve, cinco referentes a técnicos de manutenção de aeronaves, em que três ficaram sem efeito, dois referentes a tripulantes de cabine e um referente a TOA/AIT.

Foram realizadas três greves na Sata Internacional (duas tripulantes de cabine e uma de técnicos de manutenção de aeronaves), assumindo natureza atípica com interrupção interpolada do tempo de trabalho, sendo impactantes na atividade operacional e resultados do Grupo.

Acresce que a natureza da atividade assegurada expõe o Grupo SATA a conflitos laborais de outras entidades, que condicionam a operação ou podem mesmo inviabilizá-la, nomeadamente greves decretadas por operadores de assistência handling e também prestadores de serviços de segurança aeroportuária.

## Contexto Macroeconómico

De acordo com o relatório de Orçamento do Estado para 2019, a atividade económica e o comércio mundiais aceleraram em 2018, registando um crescimento de 3,7% e 5,2%, respetivamente. Na primeira metade de 2018, registou-se um abrandamento da atividade económica mundial, sendo expectável, no entanto, que o ritmo de crescimento da economia mundial se mantenha em 2018 e 2019. O comércio mundial deverá desacelerar nestes dois anos, embora se mantenha relativamente dinâmico (crescimento previsto pelo FMI – Fundo Monetário Internacional, de 4,2% e 4%, respetivamente). Relativamente à economia da área do euro, em 2018 perspectiva-se uma desaceleração do crescimento para 2% e, em 2019, para 1,9%. Esta trajetória deverá ser influenciada pela desaceleração das exportações, em linha com a evolução prevista para a procura externa dirigida à área do euro, que deverá abrandar, em parte, devido ao enfraquecimento do comércio global na sequência da emergência de políticas protecionistas.

Nas restantes economias avançadas, destaca-se a desaceleração da economia do Reino Unido, cujo crescimento, após um pico de 2,9% em 2014 se reduziu para 1,7%, em 2017 e antecipa-se que continue a descer para 1,4%, em 2018, e 1,5%, em 2019, ano que deverá ficar marcado pela saída do Reino Unido da União Europeia (*Brexit*). Prevê-se também uma desaceleração da atividade económica nos EUA em resultado das tensões comerciais, e do desvanecimento das medidas de estímulo orçamental.

Estima-se que a procura interna da área do euro mantenha um crescimento moderado, suportado por condições de financiamento favoráveis, pelo aumento do rendimento disponível das famílias e pela evolução positiva do mercado de trabalho (a taxa de desemprego deverá diminuir de 9,1% em 2017 para 8% em 2019).

Destaca-se a crescente tensão entre os EUA e o Irão e a China que, por sua vez, impulsionou o preço do petróleo para níveis acima de 80 USD/barril (cerca de 69 EUR/barril) no final de setembro. Estes valores situam-se cerca de 24% acima dos verificados no final de 2017.

**PIB, taxa de variação, em %**

	2018E	2019P	2020P
Economia mundial	3,7	3,5	3,6
Economias avançadas	2,3	2	1,7
EUA	2,9	2,5	1,8
Canadá	2,1	1,9	1,9
Zona Euro	1,8	1,6	1,7
Reino Unido	1,4	1,5	1,6

E - Estimativa

P - Projetado

Fonte: FMI, World Economic Outlook Update, janeiro 2019

**Conjuntura Nacional**

No horizonte 2018-2021, de acordo com as projeções do Banco de Portugal, a economia portuguesa deverá prosseguir uma trajetória de crescimento da atividade, embora em desaceleração (1,8%, 1,7% e 1,6%, respetivamente em 2019, 2020 e 2021). As projeções para o crescimento do PIB em Portugal encontram-se globalmente alinhadas com as publicadas para o conjunto da área do euro pelo Banco Central Europeu (BCE), no âmbito do exercício de projeção do Eurosistema de dezembro de 2018. Apesar da trajetória de desaceleração projetada para o emprego, este deverá permanecer o principal fator contributivo para o crescimento do PIB per capita em média no horizonte de projeção.

As exportações de bens e serviços foram a componente da procura global que mais contribuiu para a recuperação da economia portuguesa iniciada em 2013. Este traço irá manter-se em 2018-2021. O peso do consumo privado no PIB manteve-se relativamente inalterado no período de recuperação que se seguiu a 2013.

**PIB, taxa de variação, em %**

	2017	2018 P	2019 P	2020 P	2021 P
PIB	2,8	2,1	1,8	1,7	1,6
Consumo privado	2,3	2,3	2,0	1,8	1,6
Consumo público	0,2	0,7	0,1	0,0	0,2
Formação Bruta de Capital Fixo	9,2	3,9	6,6	5,9	4,9
Procura Interna	3,0	2,4	2,4	2,2	2,0
Exportações	7,8	3,6	3,7	4,0	3,6
Importações	8,1	4,1	4,7	4,9	4,2
Emprego	3,3	2,2	1,2	0,9	0,4
Taxa de Desemprego	8,9	7,0	6,2	5,5	5,3

P - Projetado

Fonte: Banco de Portugal, Boletim Económico, dezembro 2018

**Conjuntura Regional**

De acordo com os dados publicados pelo Serviço Regional de Estatística dos Açores, a taxa média de inflação nos Açores foi de 1,21% (enquanto que a média nacional foi de 1,4%), registando uma redução de 0,2 p.p. relativamente a 2017.

A taxa de desemprego regional no 4º trimestre (8,5%), situou-se acima da média nacional (6,7%), o que corresponde a um aumento de 0,2 p.p. relativamente ao trimestre homólogo. A taxa de desemprego anual fixou-se nos 8,6%, registando-se uma redução de 0,4 p. p. face ao ano anterior.



No que diz respeito à taxa de emprego, por setores de atividade nos últimos três meses do ano, comparativamente com o período homólogo, verificou-se um acréscimo nos setores primário e secundário, 1,4% e 5,1% respetivamente, verificando-se um decréscimo de 2,7% no setor dos serviços.

Relativamente à evolução das dormidas, de janeiro a dezembro de 2018, os diversos tipos de estabelecimentos hoteleiros da Região Autónoma dos Açores registaram um aumento das dormidas face ao ano anterior – apuraram-se 2.563,6 mil dormidas, dos quais 1.789,3 em hotelaria tradicional (hotéis, hotéis-apartamentos, apartamentos turísticos e pousadas). Neste tipo de hotelaria, registou-se um aumento de 0,1% nas dormidas e um aumento de 2,6% nos hóspedes, relativamente ao período homólogo de 2017.

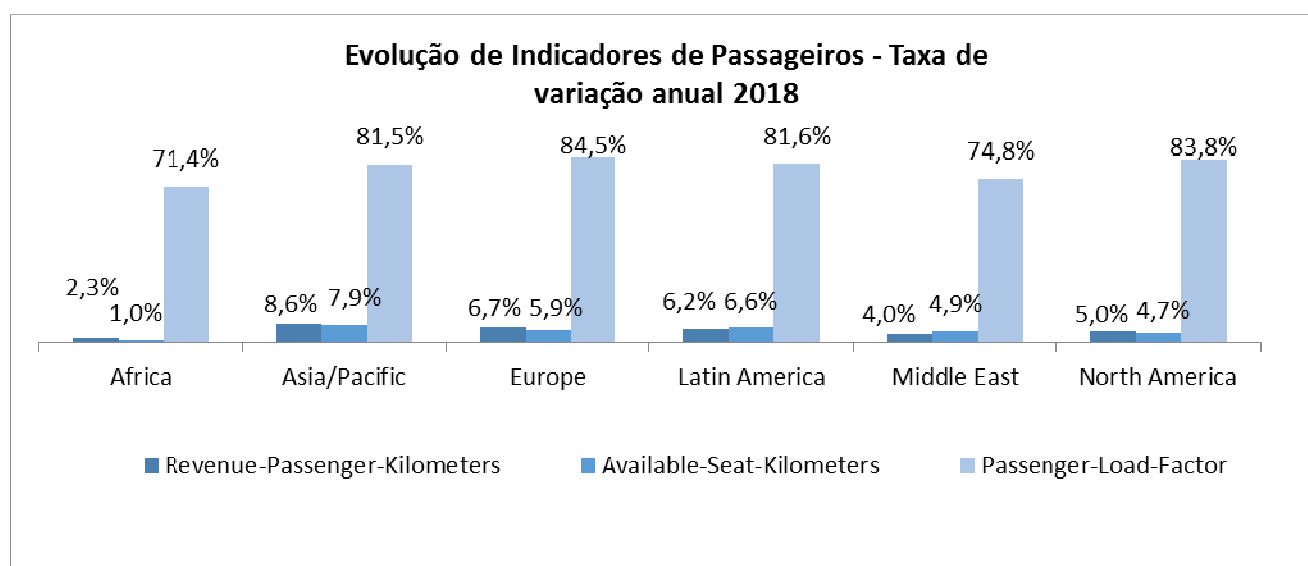
Em 2018, os residentes em Portugal registaram 782,7 mil dormidas, o que traduz um aumento de 4.2% comparativamente a igual período de 2017. As dormidas dos residentes no estrangeiro atingiram as 1.006,6 mil dormidas, refletindo uma variação homóloga negativa de 2,9%. O mercado norte-americano (EUA e Canadá) concentrou 20,5% do total das dormidas dos residentes no estrangeiro, cerca de 206,2 mil dormidas, tendo registado uma variação homóloga positiva de 8,5%.

A ilha que concentrou maior número de dormidas neste período, foi a de São Miguel, seguida da Terceira e do Faial, respetivamente com 1.245,7 mil (69,6%), 286,1 mil (16,0%) e 107,5 mil (6,0%) dormidas.

Os proveitos totais nos estabelecimentos hoteleiros somaram 94,5 milhões de euros, correspondendo a uma variação homóloga de 7,9%. Os proveitos de aposento somaram 70,5 milhões de euros, equivalendo a um aumento de 10,9%, em comparação com o período homólogo.

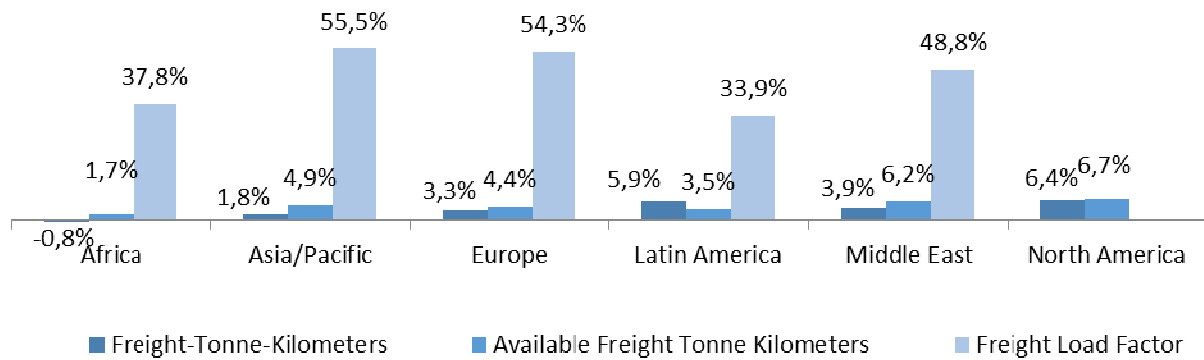
## Contexto no Setor de Transporte Aéreo

Em 2018 verificou-se um crescimento no tráfego aéreo de passageiros de 6,6% face ao ano anterior, decorrente do decréscimo nos últimos anos dos custos de viagens, o que originou o aumento do crescimento da receita de passageiros por quilómetro (RPKs).



2018 foi também um ano de crescimento no tráfego de carga (Freight-Tonne-Kilometers – FTKs) em todas as regiões (3.5%), à exceção de África que registou um decréscimo de 0.8%.

### Evolução de indicadores de Carga - Taxa de variação anual 2018



Durante o ano manteve-se a presença da Ryanair e a TAP tem demonstrado um posicionamento de maior “agressividade” nas tarifas disponibilizadas. Para o mercado da América do Norte, a introdução do A321 permitiu passar a operação de Boston para voo diário durante todo o ano, 11 voos semanais no pico do verão, e no caso do Toronto voos diários no verão, e uma nova frequência semanal no inverno (passando de 3 para 4 voos). Prevê-se ainda a entrada da Delta Airlines no mercado açoriano em 2019 com voos diários para Ponta Delgada.

## Regulação

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

### Principais alterações legislativas com impacto na gestão do SATA em 2018

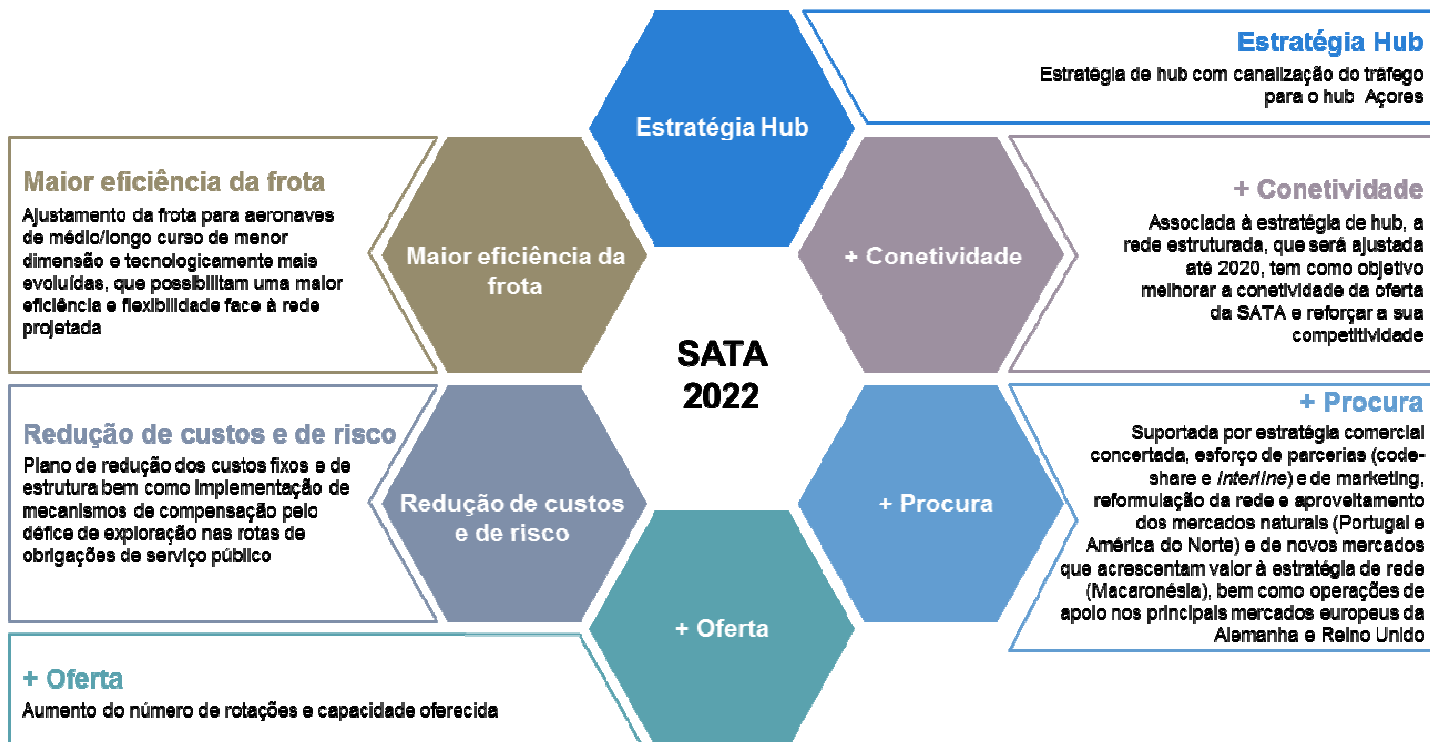
- Lei n.º 114/2017 de 29 de dezembro (LOE2018), impactante no exercido do direito à negociação coletiva.
- Decreto Legislativo Regional n.º 1/2018/A, de 03 de janeiro (Diploma Orçamento RAA), impactante no exercido do direito à negociação coletiva.
- Lei n.º 73/2017, de 16 de agosto (décima segunda alteração ao Código do Trabalho), que reforça o quadro legislativo para a prevenção da prática de assédio no setor privado.
- Regulamento (CE) nº 261/2004, que concerne os direitos dos passageiros do transporte aéreo em caso de recusa de embarque, cancelamento ou atraso considerável dos voos. O regulamento permanece inalterado, mantendo-se as orientações interpretativas emanadas pela Comissão Europeia e que refletem a jurisprudência. Assistimos, nos últimos anos, ao aparecimento de várias empresas especializadas em reclamações. Estas empresas incentivam os passageiros a reclamar, sem custos iniciais para o cliente, e recebem uma percentagem do valor da indemnização quando paga pelas companhias aéreas. Esta situação leva ao aumento de reclamações e conseqüente custo decorrente do pagamento das indemnizações.

## Estratégia

### Plano de Negócios 2017-2022

Durante o ano de 2018, o Grupo SATA prosseguiu com a operacionalização do Plano de Negócios, mantendo as decisões estratégicas anteriormente assumidas, nomeadamente sobre os mercados que o Grupo pretende servir: ligações entre os Açores, o Continente Português, a América do Norte e os arquipélagos da Macaronésia.

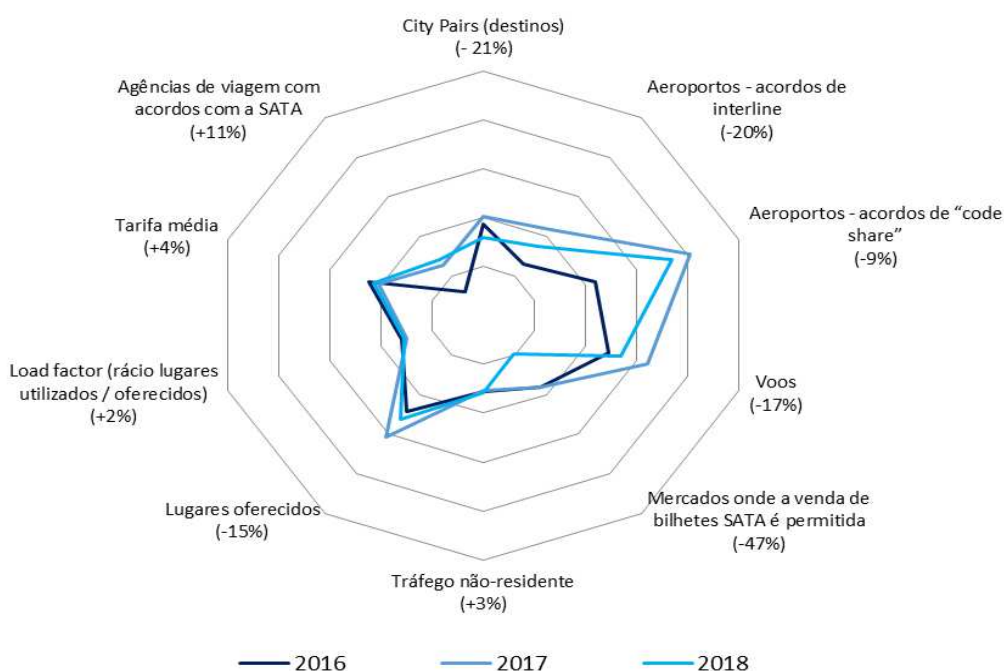
#### Plano de Negócios 2017-2022



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

Em 2018, destaca-se o reforço das operações no *Hub* Açores, com a descontinuidade das rotas diretas entre Lisboa/Porto e os Estados Unidos da América/Canadá, e a sua substituição por ligações via Ponta Delgada e Terceira. Saliencia-se ainda o fim das operações com as aeronaves da frota A310 e A330, com a operação longo-curso intercontinental a ser operada na totalidade pela frota A321neo, a partir de finais de outubro de 2018, com a entrada da estação de inverno IATA 2018/19.

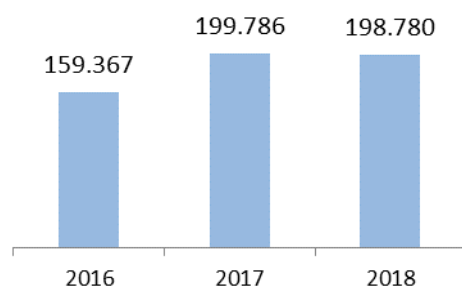
### Evolução Conetividade SATA (2016-2018) – Grupo SATA



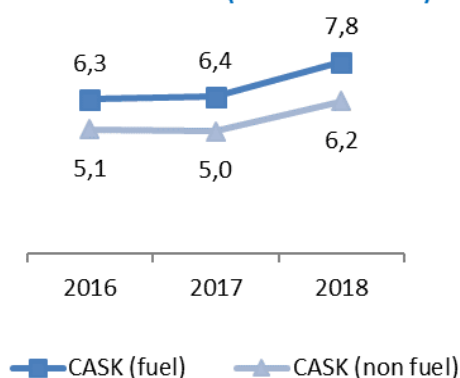
Em 2018 assistiu-se a um aumento dos custos operacionais da SATA Internacional – Azores Airlines na ordem de 2%.

No que diz respeito ao CASK (um indicador importante de monitorização dos gastos operacionais para os operadores aéreos, e que indica o montante de gastos operacionais por lugar disponível por quilómetro percorrido), em 2018, na SATA Internacional – Azores Airlines também se verificou um acréscimo deste indicador, em 22% e 25%, com e sem fuel respetivamente.

**Custos Operacionais - SATA Internacional**  
(milhares de euros)



**SATA Internacional (cêntimos de euro)**



A estratégia comercial em 2018, e para os próximos anos, centra-se no trabalho em conjunto com os agentes de viagens e *tour* operadores bem como na aproximação e consolidação da relação com associações várias do sector, de forma a criar parcerias e protocolos, fomentar ações e promoções conjuntas com vista a potenciar as vendas. Estas parcerias com agentes de viagens tradicionais (offline) são importantes, da mesma forma que o são as parcerias com agentes de viagens online (OTA's). O fortalecimento e solidificação do mercado digital em simbiose com o mercado tradicional (offline) permite potenciar e consolidar estes dois canais conduzindo à obtenção de melhores resultados.

A redução dos custos é fundamental na gestão da receita e conseqüente aumento de lucros. Ao introduzir o A321 na frota da SATA Internacional-Azores Airlines, o foco comercial centrou-se no aumento do potencial de rendimento nas principais rotas de Boston e Toronto, e tratando-se de um avião completamente novo, permitiu otimizar os preços por lugar, apesar da capacidade oferecida ser inferior.

Em 2018 foi criada a área de “Customer Experience” dentro da direção comercial, com o objetivo de alinhar o serviço com o conhecimento sobre os passageiros SATA, sempre em sintonia com a área operacional. Novas políticas de catering, bagagem e a própria experiência no aeroporto estão a ser desenvolvidas e implementadas. Assegurar uma experiência “full-service” é determinante na estratégia da SATA, estando assim empenhada em ser a companhia “full-service” que traz turistas e passageiros em negócios para os Açores, assim como aproximar o continente norte-americano ao europeu, particularmente a Portugal e aos Açores.

Em 2018 o programa *Açores Stopover* foi consolidado, passando a estar disponível online também.

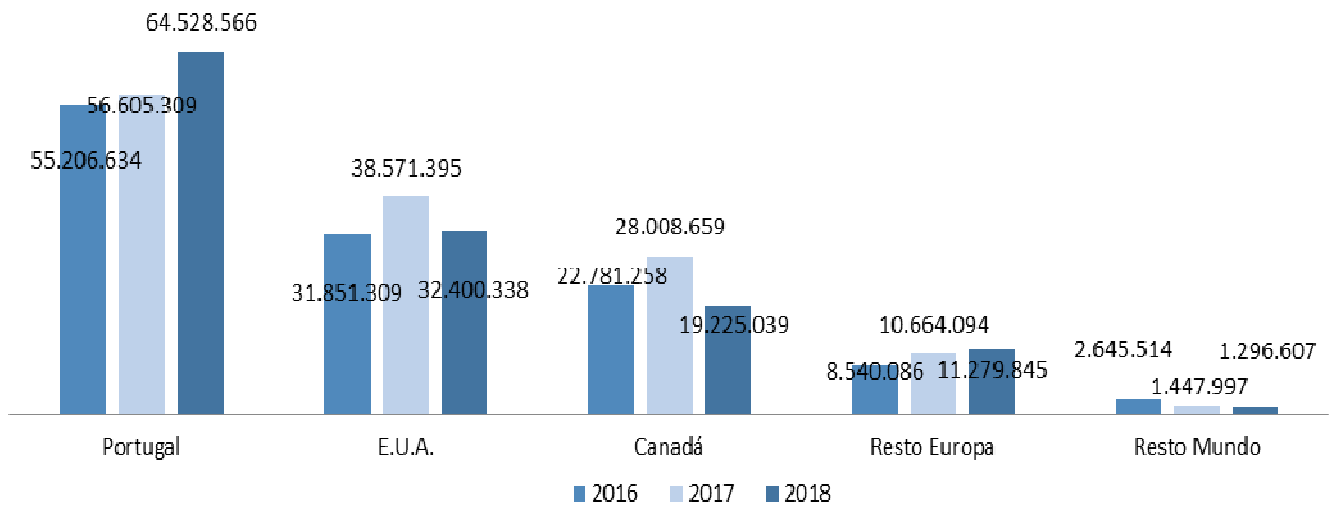
A SATA manteve o mesmo modelo tarifário que vinha aplicando nos anos anteriores e que assenta em: a) agrupamento dos diferentes produtos tarifários em *brands* (famílias) que partilham os mesmos atributos; e b) manutenção de alguns serviços adicionais como gratuitos (incluídos na tarifa), como por exemplo a franquia livre de bagagem de porão e a pré-reserva de lugar a bordo.

Este modelo tarifário permite à SATA ter uma vantagem competitiva comparativamente com alguns dos seus concorrentes, porquanto alguns dos atributos incluídos no preço são bastante valorizados pelos clientes, nomeadamente o tráfego residente e o tráfego étnico.

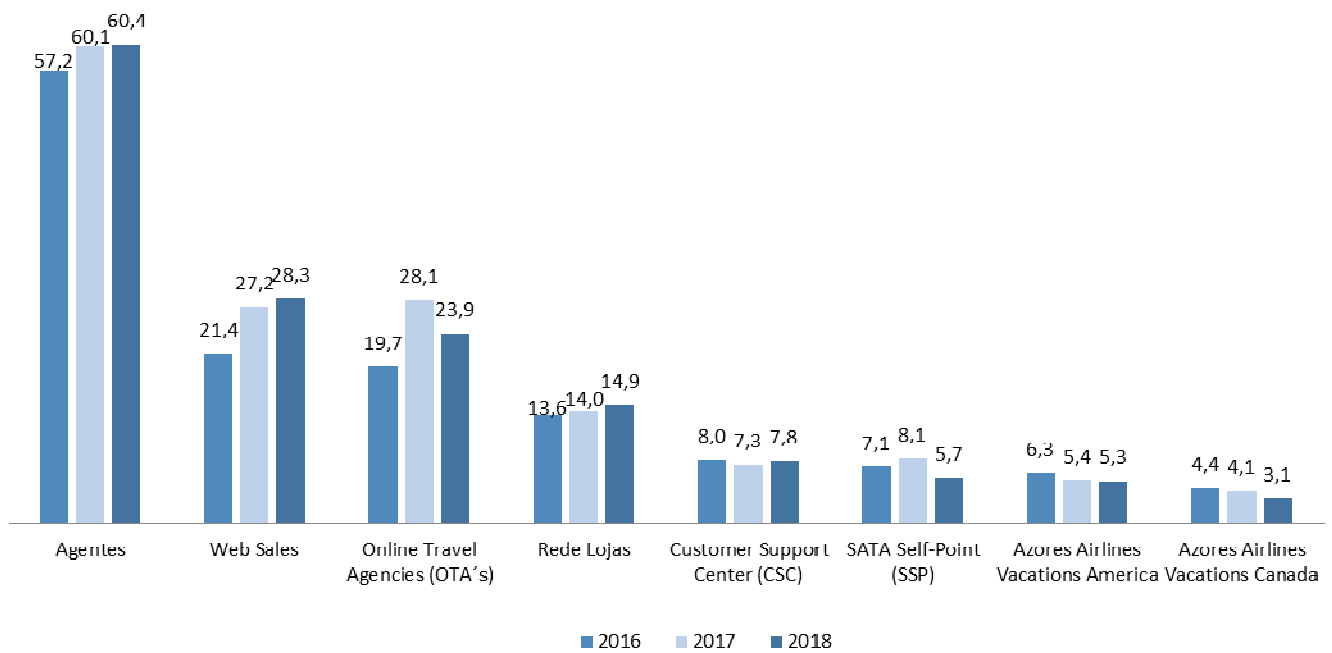
#### **Evolução do Proveito por lugar disponível por quilómetro (RASK) – Grupo SATA**

Mercado	2016	2017	2018	Var. 17/18
Doméstico	6,32	6,09	6,38	0,29
América do Norte	4,95	5,26	4,81	-0,45
Europa	4,63	3,97	4,04	0,07
África	0,00	4,04	3,34	-0,70
RAA	11,85	12,31	12,55	0,24
<b>Total</b>	<b>5,89</b>	<b>5,33</b>	<b>5,88</b>	<b>0,55</b>

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



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



## Receita de serviços adicionais – 2016-2018 – Grupo SATA

Mercado	2016	2017	2018	Var. 18/17
Domésticas	180 042 €	174 823 €	178 500 €	2%
América do Norte	1 956 434 €	2 866 215 €	3 860 022 €	35%
Europa	33 780 €	34 373 €	26 531 €	-23%
África	0 €	4 767 €	20 133 €	322%
RAA	88 994 €	107 704 €	116 664 €	8%
<b>Total</b>	<b>2 259 250 €</b>	<b>3 187 882 €</b>	<b>4 201 851 €</b>	<b>32%</b>

Em 2018, a SATA potenciou a receita através da promoção serviços adicionais, assistindo-se a um aumento deste tipo de receita em cerca de 32% no total.

## Rotas

Em 2018, a SATA Internacional - Azores Airlines operou 19 rotas regulares em 2018. De referir que, no final de 2017, com o início da estação de inverno IATA 2017/18, a SATA Internacional - Azores Airlines descontinuou as seguintes rotas: Lisboa – Boston – Lisboa; Lisboa – Toronto – Lisboa; Porto – Toronto – Porto e Ponta Delgada – Barcelona – Ponta Delgada.

### Rotas regulares operadas por semana – 2016-2018 (N.º)

Mercado	2016	2017	2018	Var. 17/18
Domésticas (S4)	9	8	8	0
América do Norte (S4)	10	10	8	-2
Europa (S4)	5	4	3	-1
África (S4)	0	1	1	0
<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>23</b>	<b>20</b>	<b>-3</b>

### Lugares oferecidos por mercado – 2016-2018 (N.º)

Mercado	2016	2017	2018	Var. 18/17
Canadá	121 206	160 518	119 704	-25%
EUA	169 810	203 639	169 795	-17%
<b>Total</b>	<b>291 016</b>	<b>364 157</b>	<b>289 499</b>	<b>-21%</b>



## Parcerias Comerciais

A estratégia comercial em 2018, e para os próximos anos, centra-se no trabalho em conjunto com os agentes de viagens e *tour* operadores bem como na aproximação e consolidação da relação com associações várias do sector, de forma a criar parcerias e protocolos, fomentar ações e promoções conjuntas com vista a potenciar as vendas. Estas parcerias com agentes de viagens tradicionais (offline) são importantes, da mesma forma que o são as parcerias com agentes de viagens online (OTA's).

O fortalecimento e solidificação do mercado digital em simbiose com o mercado tradicional (offline) permite potenciar e consolidar estes dois canais conduzindo à obtenção de melhores resultados.

## Feiras de Turismo e Workshops onde a SATA esteve presente em 2018

Mercado	Ação/Evento
Nacional	BTL – Bolsa de Turismo de Lisboa
	Mundo Abreu
	Expo Abreu
Espanhol	Fitur
	IBTM
Alemão	ITB
	CMT
	FREE
	TOURNATUR
Americano	Boston Globe
	AAA Travel Show
Canadiano	The Travel Marketplace
	International and Tourism Travel (Montreal)

Durante o ano de 2018 foi dada continuidade à promoção conjunta da SATA com o Turismo dos Açores em várias feiras e workshops, nomeadamente a ITB (Alemanha), FITUR (Espanha) e também a WTM (Reino Unido – Londres). O Grupo SATA esteve também presente em feiras direcionadas para o cliente final na Alemanha.

Participou ainda em roadshows em colaboração com a Visit Portugal nos EUA (Boston) e Canadá (Toronto), tendo também colaborado com o AICEP e com o Embaixador Português no Canadá em eventos do trade.

Foram organizadas 2 viagens de familiarização (*fam trips*) com o mercado do Reino Unido e 5 viagens deste tipo com o mercado Alemão.

Com vista a impulsionar a oferta de rotas aéreas da América do Norte para os Açores, Madeira e Portugal Continental, a SATA organizou *roadshows* no Canadá com grupos de agências de viagem - Travel Brands Corporation (o maior grupo de agentes de viagem no Canadá) e Maritime Travel (a maior associação de agentes independentes no Canadá). Além disso, marcou presença na Associação Canadiana de Agências de Viagens. Nos Estados Unidos da América, participou juntamente com a AAA (American Automobile

Association) na organização de *roadshows* e apresentações em Nova Inglaterra direcionada para as agências de viagem associadas.

Adicionalmente, a SATA participou e organizou, em Cabo Verde, eventos do trade para promover a rota de Boston para Praia e respetivas ligações (via Ponta Delgada), em colaboração com o Embaixador Americano, incluindo workshops com agentes para apresentar o projeto para o inverno 2018 e ano de 2019 e ainda a organização de eventos do 10 de Junho em Cabo Verde e em Washington.

No Canadá e nos EUA, as agências de relações públicas que trabalham com o Grupo SATA foram muito favoráveis no apoio a inúmeras viagens de imprensa (*press trips*) para desenvolver artigos sobre os Açores, e a Azores Airlines. A companhia aérea também participou de vários *roadshows* e *workshops* com agentes de viagens e *tour* operadores para apresentar a companhia aérea e o destino.

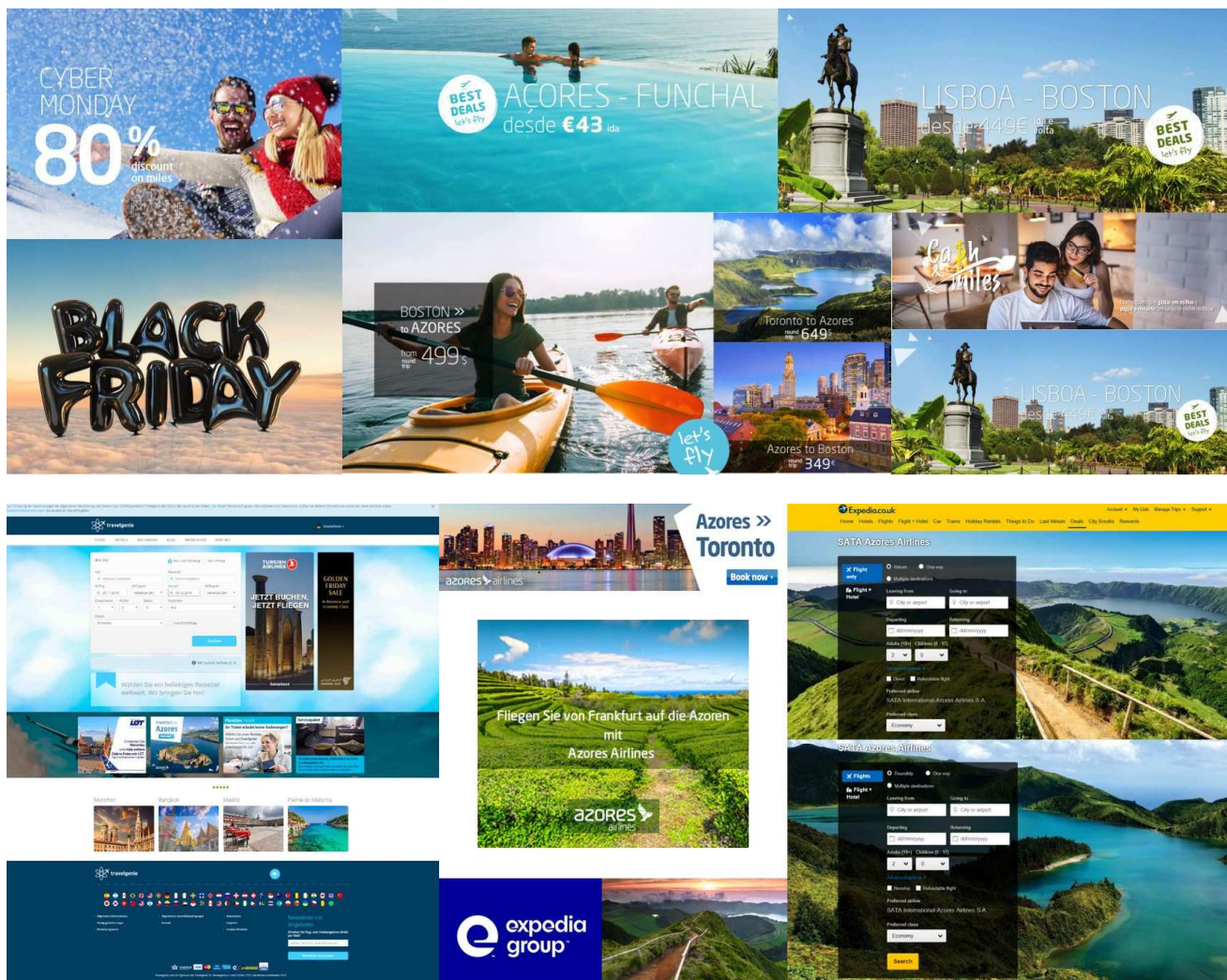
A SATA continuou a realizar um acompanhamento regular aos operadores, com visitas presenciais dos promotores e através do portal exclusivo para agentes [www.sata4agents.com/](http://www.sata4agents.com/).

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

## Principais Campanhas e E-Business

A SATA continuou a apostar no e-business, tendo desenvolvido várias campanhas online em diferentes canais consoante o mercado-alvo, o que lhe permitiu melhorar a exposição do destino Açores, da marca Azores Airlines e suas rotas à saída de Boston e Toronto, bem como dos canais AzoresAirlines.pt e AzoresAirlinesVacations.com

Foram também realizadas várias campanhas de marketing e publicidade ao longo do ano, das quais se destacam as campanhas Continente – Açores; Açores – Continente; Toronto-Açores e Porto; Boston-Açores e Continente (winterflashsale).



## Inovação e Eficiência Operacional

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

Principais iniciativas desenvolvidas no âmbito da inovação de processos e sistemas de informação em 2018

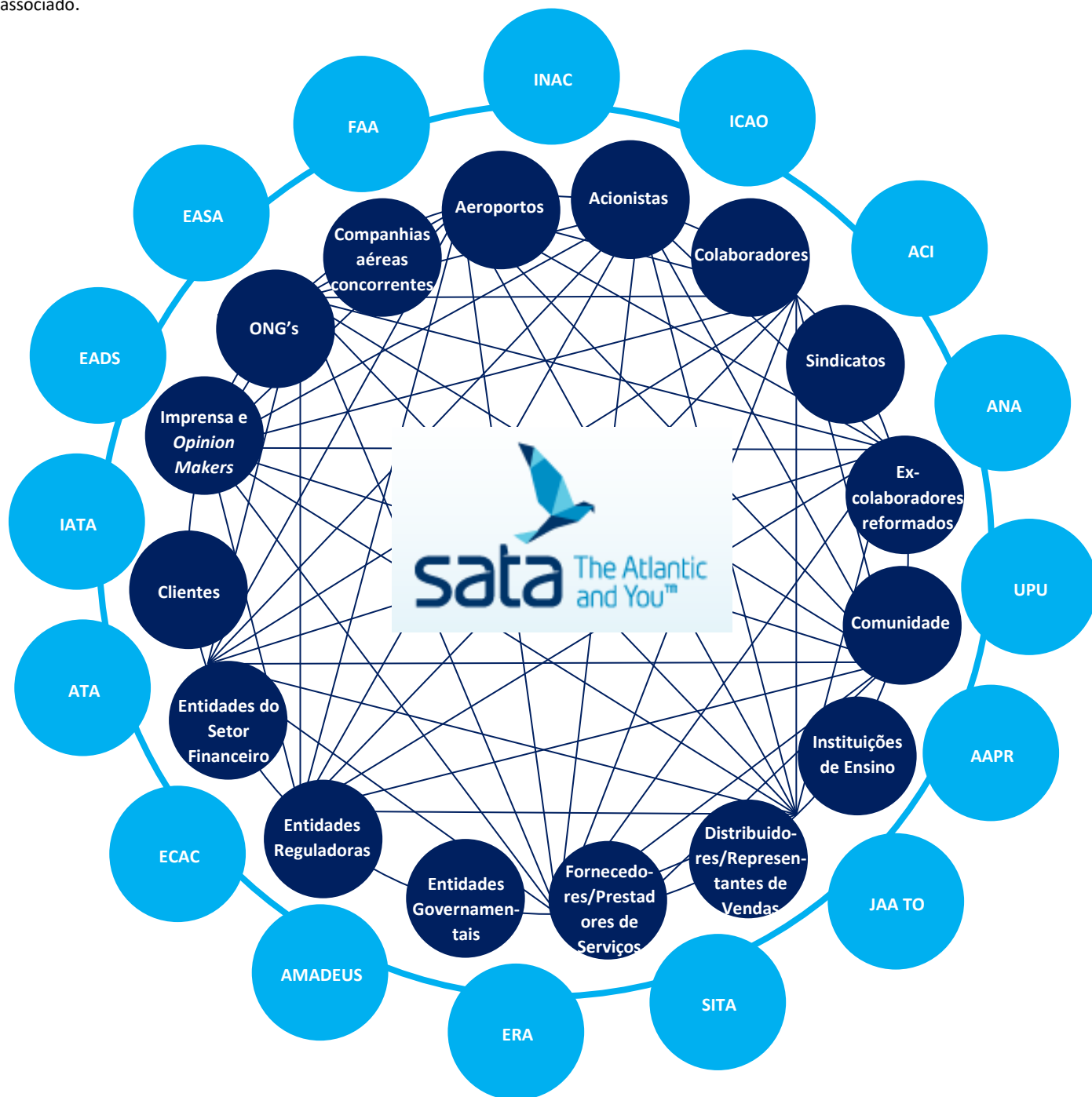
Soluções orientadas para o Cliente	Soluções com impacto na eficiência de processos internos
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Amadeus Revenue Management:</b> solução aplicacional que visa a otimização da gestão de voos no que concerne a lugares disponibilizados, incluindo para passageiros que adquiram viagens em grupo.</li> <li>• <b>Amadeus ATC para Agentes de Viagem:</b> disponibilização da funcionalidade de reemissão e reembolso automatizado para os agentes de viagem Amadeus.</li> <li>• <b>Notificação automatizada ao passageiro:</b> capacidade de notificar o passageiro de forma automatizada para situações em que o mesmo seja alvo de uma alteração de lugar ou seja reacomodado entre voos (cenários com mais do que um voo).</li> <li>• <b>Nova Homepage:</b> revisão integral da homepage do site <a href="http://www.azoresairlines.pt">www.azoresairlines.pt</a>, passando o mesmo a ter uma orientação ao cliente, de acordo com o seu mercado.</li> <li>• <b>Cash &amp; Miles:</b> possibilidade de um cliente pagar parcialmente a sua viagem com milhas que tenha disponíveis.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Solução de proteção de dados, vulgo backup:</b> implementação de uma nova solução que garante uma performance adequada às necessidades aplicacionais atuais, com retenção de longa duração em site secundário.</li> <li>• <b>Solução de monitorização</b> que visa obter maior visibilidade sobre eventos que impactem diferentes componentes da infraestrutura de sistemas de informação.</li> <li>• <b>Reforço da aposta em ambientes cloud:</b> aumento da utilização de ambiente cloud, com destaque para a massificação da utilização de containers, os quais permitem ganhos de eficiência muito significativos.</li> <li>• <b>MyTrips:</b> aplicação desenvolvida internamente que permitiu a total desmaterialização dos processos de deslocação e com uma forte componente de integração de sistemas, permitido ganhos de eficiência internos muito significativos.</li> </ul>

## Diálogo com stakeholders

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

### Grupos de stakeholders da SATA

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



## Comunicação interna

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

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

**INFORMAR**

**ENVOLVER**

**INTEGRAR**

**MOTIVAR**

**RECONHECER**

I  
N  
F  
O  
R  
M  
A  
-

### PORTAL DO COLABORADOR | MySATA

Portal interno, que se assume como fonte principal de conhecimento, informação e promotor de relação, disponível a todos os colaboradores e de acesso livre em qualquer computador.

E  
N  
V  
O  
L  
V  
E

### E-mail ibelong

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



### News ibelong

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

I  
N  
T  
R  
E  
G  
A

### MANUAL DE ACOLHIMENTO

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



### WELCOMING E-MAIL

Consiste num *e-mail* que é enviado ao colaborador no seu primeiro dia de trabalho, onde este é convidado a viajar no MySATA por um conjunto de temas que foram considerados fundamentais para o desempenho das suas funções.

### MANUAIS SATA4LEADERS E SATA&YOU

Dois manuais de suporte ao processo de acolhimento e integração que pretendem potenciar o acesso à informação sobre um conjunto de temas frequentes da gestão do dia-a-dia da empresa, bem como reforçar uma cultura de autodesenvolvimento – uma parceria na responsabilidade de crescer e de fazer crescer.

### CÓDIGO DE ÉTICA E CONDUTA

Estabelece as orientações e os padrões de atuação para todos os colaboradores, identificando os princípios e as normas de conduta que cada um deve respeitar na promoção de um ambiente de trabalho íntegro, justo e honesto na relação com os seus *stakeholders*. Atualizado em 2017, é divulgado a todos os colaboradores via e-mail e através da newsletter interna, estando disponível para consulta no MySATA.

M  
O  
T  
I  
V  
A  
R

### Companhas de solidariedade

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



### Reuniões internas

Realização de reuniões periódicas com as primeiras linhas funcionais e quadros da empresa, onde se partilham os objetivos da empresa, e se promove o debate e troca de ideias/ boas práticas.

R  
E  
C  
O  
N  
H  
E  
C  
E  
R

### 25 anos da SATA

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

### Reformados

Reconhecimento pelo desempenho do colaborador reformado, tendo sido desenvolvidas ferramentas de reconhecimento de passagem à reforma (ex.: site para reformados e emails)

### Aniversário

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

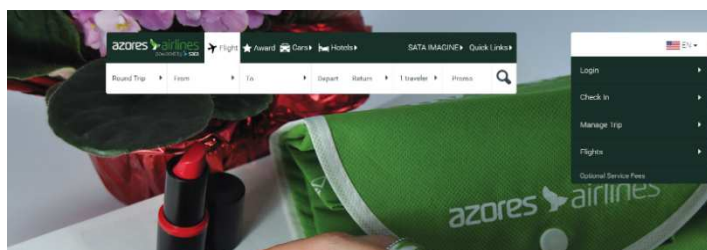


## Comunicação externa

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

Neste sentido, a SATA, em 2018, continuou a disponibilizar um conjunto de canais de comunicação externa, tais como:

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



## A - Desempenho Económico

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

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

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

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

O capítulo “Desempenho Financeiro” apresenta os principais resultados financeiros da SATA Internacional – Azores Airlines.

O capítulo “Segmentos de Negócio” revela os principais destaques da operação da SATA Internacional – Azores Airlines.

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

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



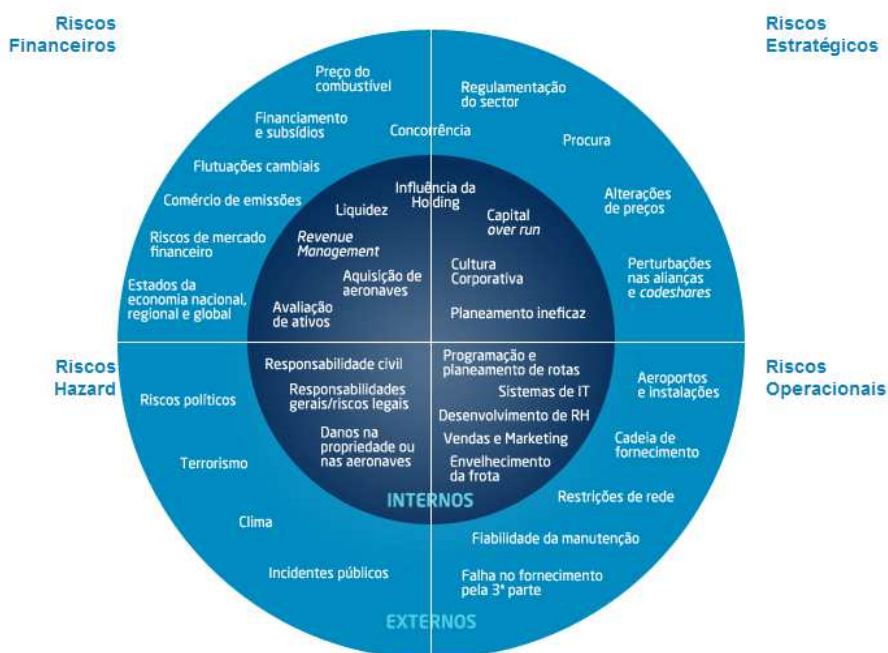
## Gestão do Risco

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

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

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

### Principais riscos do Grupo SATA



## Mitigação dos tipos de riscos

Tipo do Risco	Risco	Como mitigar?
Riscos Financeiros	<p><b>Preço do Jet Fuel</b></p> <p>O consumo de jet fuel na SATA, anualmente, ascende a cerca de dezenas de milhares de toneladas sendo que qualquer alteração no seu preço provoca um impacto muito significativo nos resultados operacionais da SATA.</p>	<p>Contratação de operações de hedging num total variável que poderá ir até 80% do total de consumo anual de jet fuel sendo o horizonte temporal das operações até 24 meses, ao mesmo tempo que assegura uma monitorização cuidada e periódica da variação dos preços de petróleo.</p>
	<p><b>Processo de reestruturação financeira</b></p> <p>A execução do Plano de Negócios tem associados alguns riscos operacionais, intrínsecos do setor e específicos do Grupo SATA, que são relevantes para a rentabilidade das operações e reposição da necessária sustentabilidade económica e financeira</p>	
Riscos Estratégicos	<p><b>Regulamentação do Setor</b></p> <p>As constantes alterações ao nível da regulação e orientações internacionais a que a SATA está exposta, exigem uma monitorização orientada, eficaz e atempada para assegurar o sucesso das operações.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitorização assegurada pelo Gabinete Jurídico, com total apoio e colaboração dos membros da Gestão.</li> </ul>
Riscos Operacionais	<p><b>Safety &amp; Security</b></p> <p>A segurança da operação, dos colaboradores e dos clientes é a prioridade da SATA e todas as suas operações visam a mitigação do potencial risco de segurança a que estão expostos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existência do Safety Management System (SMS)</li> <li>• Monitorização de dados de voo (Flight Data Monitoring)</li> <li>• Plano de Resposta a Emergências (Emergency Responsive Plan)</li> <li>• Existência medidas de security</li> <li>• Realização de processos periódicos de auditoria internos e externos, transversais a todas as áreas de negócio.</li> <li>• Avaliação de riscos profissionais com identificação dos perigos e as respetivas medidas mitigadoras, por local de trabalho e função.</li> <li>• Formação dos colaboradores</li> </ul>
	<p><b>Interrupção da Operação</b></p> <p>Várias áreas operacionais da SATA, pela própria natureza das suas funções, podem ser afetadas por</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medidas de Gestão de Riscos de Interrupção da Operação</li> </ul>

situações que podem afetar o normal funcionamento da operação.

#### Riscos Hazard

##### Desastres naturais

A atividade da SATA está sujeita a vários eventos naturais que provocam impactos significativos em termos de receita e custos: maremotos, terramotos, nevoeiros fortes e cinzas vulcânicas e eventos sociais como guerras civis, greves e ações terroristas.

- Contratualização de seguros que não coloquem em causa a continuidade do negócio e os objetivos estratégicos da SATA.
- Existência de um Grupo de Gestão de Emergência SATA, que suportado no Manual de Procedimentos de Emergência, atua nas várias situações de crise.

#### Riscos Socio-Laborais

##### Relações laborais

Os colaboradores da SATA estão associados a várias unidades sindicais tornando necessário a gestão dos vários processos de negociação, de forma a alinhar os vários interesses entre as partes, com vista a mitigar o risco de greves e, conseqüentemente, atrasos e cancelamentos de voos.

- Existe um Gabinete de Relações Laborais que garante e motiva uma relação de diálogo aberto com as várias unidades sindicais.

#### Riscos Políticos

##### Políticas regionais e nacionais

A SATA, sendo uma empresa detida a 100% por capitais públicos tem a sua atividade assente em eventuais alterações políticas regionais e nacionais.

- O Conselho de Administração adota uma postura de diálogo com o seu acionista no sentido de assegurar o cumprimento e o alinhamento dos melhores interesses das várias partes envolvidas.

#### Outros Riscos

##### Ética e cultura organizacional

A SATA pauta a sua atividade por princípios éticos e de responsabilidade social, tendo medidas para gerir o risco de inadequação e o não comprometimento da Empresa, Gestão e Colaboradores com estes princípios.

- Divulgação do Código de Ética junto dos colaboradores, que integra princípios de equidade e respeito, lealdade, confidencialidade, relação com entidades externas, uso de bens da empresa, conflito de interesses e comportamentos não éticos, conhecimento e inovação, qualidade do serviço, segurança e saúde, qualidade do serviço, ambiente, responsabilidade social. Existe um canal de reporte interno de comportamentos não-éticos e de receção de reclamações relacionadas. Em 2018, a SATA não recebeu reclamações associadas a estas matérias.
- Plano de Prevenção de riscos e corrupção e infrações conexas que abrange todas as operações das empresas do Grupo.

## Desempenho Financeiro

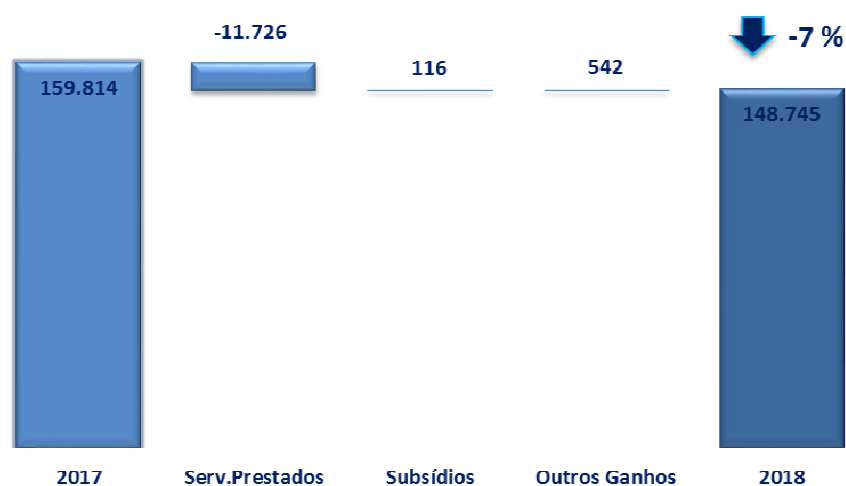
O exercício de 2018 foi para a SATA Internacional Azores Airlines um ano marcado pela deterioração dos resultados operacionais em aproximadamente 14 milhões de euros face aos valores registados no exercício de 2017.

### Ganhos operacionais

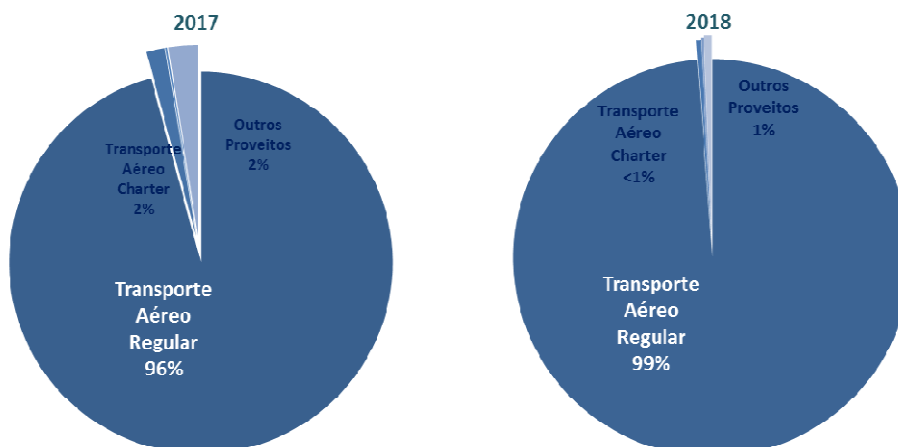
<b>Ganhos operacionais (milhares de Euros)</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Serviços prestados	146.965	159.500	147.774
Subsídios	14	220	336
Outros ganhos	2.648	94	636
	<b>149.628</b>	<b>159.814</b>	<b>148.745</b>

O volume de ganhos operacionais auferidos no âmbito dos serviços de transporte aéreo ao longo de 2018 apresentou um recuo na ordem dos 7%, cerca de 11 milhões de euros abaixo do valor registado no ano anterior.

O gráfico abaixo demonstra as variações nas rubricas mais relevantes de rendimentos auferidos ao longo de 2018 e respetiva variação face no exercício anterior.



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



## Gastos Operacionais

<b>Gastos Operacionais (milhares de Euros)</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
a. Combustíveis e Lubrificantes	44.259	41.600
b. Handling	17.357	15.393
c. Reservas Manutenção (Horas de Voo)	16.184	14.115
d. Rendas e Alugueres	10.512	17.119
e. Taxas Aeroportuárias	9.746	7.881
f. Comissões	6.661	7.656
g. Outras Taxas	5.029	3.785
h. Catering	5.884	5.217
i. Manutenção	12.220	14.883
j. Cedência de Pessoal	1.930	1.925
k. Fretamentos	11.334	18.462
l. Gastos com pessoal	30.964	30.535
m. Depreciações	1.523	394
n. Outros gastos operacionais	22.113	19.814
	<b>195.715</b>	<b>198.780</b>

A tabela à esquerda detalha por rubrica o peso de cada tipologia de encargo no total dos gastos operacionais registados.

À semelhança do verificado em exercícios anteriores, as rubricas de Combustíveis e Gastos com o Pessoal assumem os maiores contributos para a totalidade do volume de gastos operacionais.

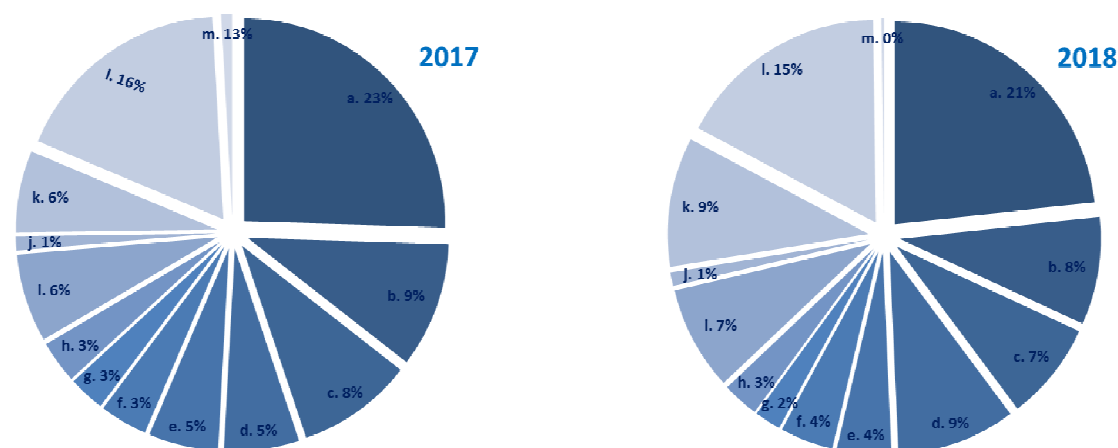
Face ao exercício de 2017 registou-se um aumento no total de gastos operacionais na ordem dos 3 milhões de euros.

Destacam-se os acréscimos verificados nas rubricas de Rendas e Alugueres pelo impacto dos contratos de locação operacional associados às novas aeronaves A321, bem como pelo considerável aumento verificado na rubrica de Fretamentos por força dos gastos incorridos com alugueres de aeronaves de forma a suprir o impacto na rede do anormal volume de irregularidades operacionais que afetaram a atividade da companhia ao longo de 2018. O aumento de valor na rubrica de Manutenção deve-se ao acréscimo do custo com reservas de manutenção da aeronave A330.

A utilização das novas aeronaves A321, em substituição dos menos eficientes A310 e A330, justifica a redução verificada em rubricas de gastos operacionais diretos como são caso os combustíveis, assistência a aeronaves, taxas aeroportuárias e reservas de manutenção (horas de voo).

## Peso dos gastos operacionais

O contributo de cada rubrica para o valor total incorrido de gastos operacionais foi em 2017 e 2018 como se demonstra no gráfico abaixo:



## Resultados

A evolução dos resultados para o período 2016-2018 apresenta-se do seguinte modo:

<b>Reconciliação dos resultados (milhares de Euros)</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Ganhos operacionais	149.628	159.814	148.745
Gastos operacionais	(159.367)	(195.715)	(198.780)
<i>dos quais Rendas e alugueres</i>	<i>(10.071)</i>	<i>(10.512)</i>	<i>(17.119)</i>
<i>dos quais Depreciações e amortizações de ativos</i>	<i>(1.484)</i>	<i>(1.523)</i>	<i>(394)</i>
<b>EBITDA (Result.Ops. Excl. Amortizações)</b>	<b>(8.256)</b>	<b>(34.378)</b>	<b>(49.641)</b>
<b>EBITDAR</b>	<b>1.815</b>	<b>(23.867)</b>	<b>(32.521)</b>
<b>Resultado operacional</b>	<b>(9.740)</b>	<b>(35.902)</b>	<b>(50.035)</b>
Resultados Financeiros	(2.370)	(1.675)	(2.601)
<b>Resultados antes de impostos</b>	<b>(12.110)</b>	<b>(37.577)</b>	<b>(52.636)</b>
Imposto sobre o rendimento	1.120	(236)	(290)
<b>Resultado líquido</b>	<b>(10.990)</b>	<b>(37.812)</b>	<b>(52.926)</b>

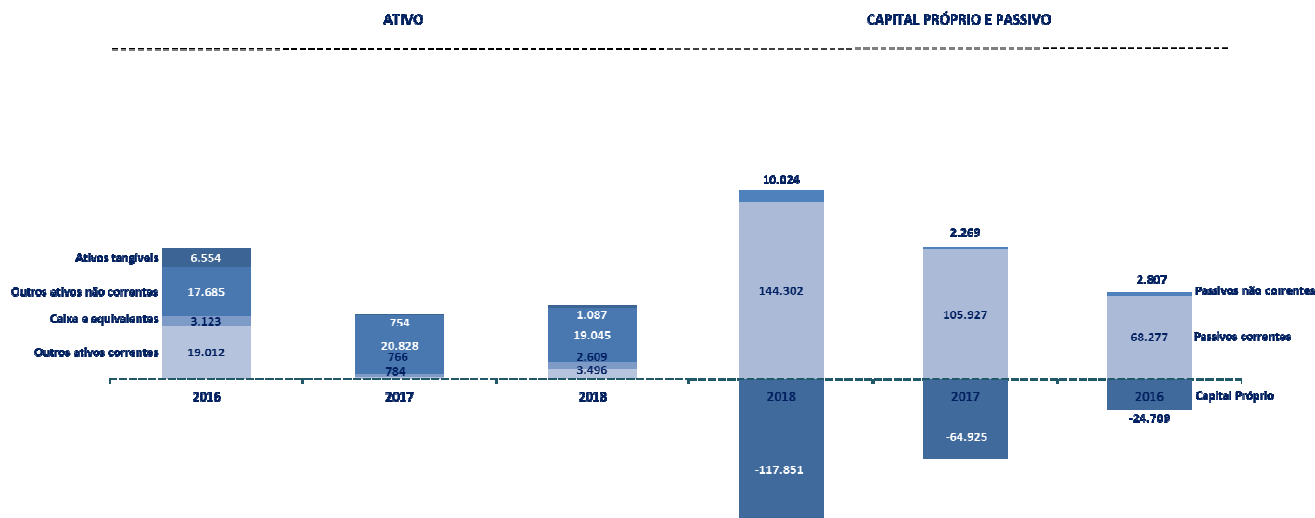
De acordo com a tabela acima, é notória a deterioração dos resultados apresentados pela SATA Internacional Azores Airlines.

O crescimento dos gastos (+2%) de aproximadamente 3 milhões de euros associado a um decréscimo (-7%) de 11 milhões de euros ao nível dos ganhos operacionais motivaram uma deterioração de aproximadamente de 14,1 milhões de euros face aos resultados operacionais registados no exercício anterior.

O impacto negativo dos resultados financeiros (-2,6 milhões de euros) é fortemente justificado pela sazonalidade operacional da operação SATA, obrigando desta forma o Grupo SATA a socorrer-se de instrumentos de gestão de Tesouraria, como são caso os empréstimos bancários e contas correntes caucionadas, com os respetivos impactos a nível no resultado líquido do exercício por via da deterioração dos resultados financeiros registados no final do exercício anterior.

## Posição financeira e liquidez

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



Ao nível do Ativo, destacam-se as alterações dos valores registados por via de abate, amortizações e imparidades relacionadas com a saída de serviço e respetiva alienação das aeronaves A310, registadas em 2017 em Ativos não correntes detidos para venda.

A rubrica de Clientes, apresenta na componente Corrente um decréscimo na ordem dos 50%, aproximadamente 5,2 milhões de euros, mantendo-se a componente de médio e longo prazo praticamente inalterada face aos valores registados no exercício anterior.

No que respeita a variações na estrutura e fontes de Financiamento, é notória para a deterioração da rubrica de Capital Próprio por via da integração dos resultados do exercício de 2017 e 2018, cujo impacto ascende a 90,7 milhões de euros negativos no total de Capitais próprios da SATA Internacional, cujo valor se situa nos 117 milhões de euros negativos a 31 de Dezembro de 2018.

No que respeita a Passivos registados, importa realçar a redução de 3,2 milhões de euros no total dos financiamentos bancários, sendo esta redução assente na renegociação da exigibilidade de alguns créditos e respetiva dilatação dos prazos contratados.

O valor registado na rubrica de Fornecedores apresenta uma redução de 13 milhões de euros comparativamente ao valor registado a 31 de Dezembro de 2017.

O aumento de 63 milhões de euros da rubrica de Outras Contas a Pagar, assenta na sua maior parte no montante em dívida à empresa mãe SATA Air Açores, por valores injetados na subsidiária Azores Airlines ao longo do exercício de 2018.

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

<b>Dívida líquida (milhares de Euros)</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
<b>Financiamentos obtidos</b>			
Não corrente	2.549	2.049	5.031
Corrente	9.411	11.387	5.171
Caixa e equivalentes de caixa	(3.123)	(766)	(2.609)
<b>Dívida líquida</b>	<b>8.837</b>	<b>12.670</b>	<b>7.593</b>
<b>Dívida líquida/EBITDA</b>	<b>(1,1)</b>	<b>(0,4)</b>	<b>(0,2)</b>

## Segmentos de negócio

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

### Segmentos de negócio do Grupo SATA



### O1 Transporte Aéreo

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

Na **SATA Internacional – Azores Airlines**, em 2018, verificou-se uma redução no número de voos cancelados comparativamente ao ano anterior. Em 2018 foram 212 voos cancelados, de um total de 6.943 voos. A operação decorreu com alguns constrangimentos relacionados com a gestão de tripulações e decorrentes da substituição da frota. Tal como no ano anterior, as irregularidades operacionais resultantes levaram a Companhia a recorrer a contratos com empresas prestadoras de serviço para a realização de voos em regime ACMI, embora em número inferior ao de 2017.

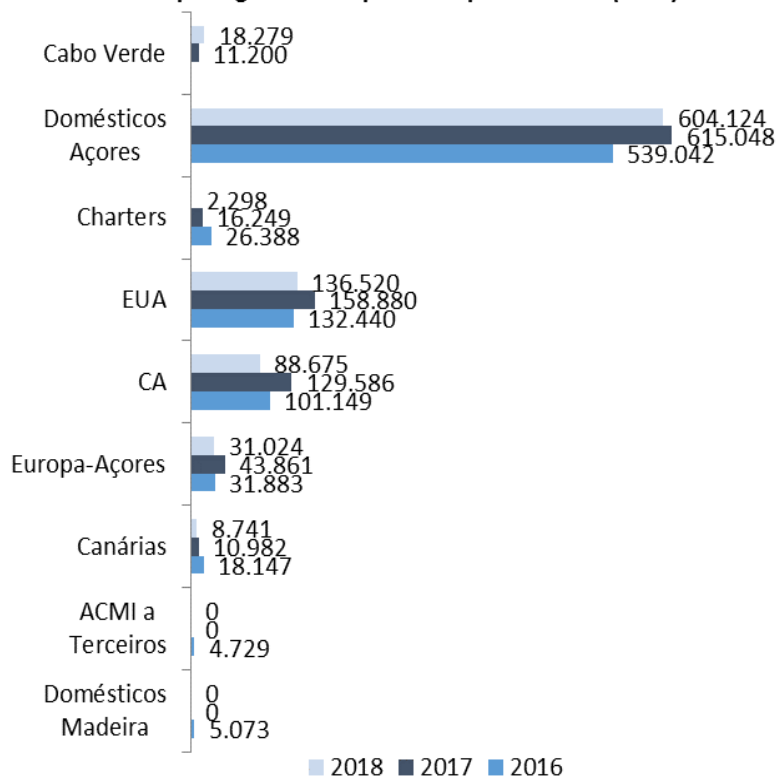
Os trabalhos de manutenção decorreram na normalidade, tendo o ano sido marcado pelo “phase in” dos dois A321neo e pelo “phase out” dos Airbus A310. Foram realizados 4 eventos de paragens planeadas, para o cumprimento de inspeções no âmbito do plano de manutenção aprovado. De registar também, a substituição de 1 motor da frota A320 e a emissão de certificados de avaliação de aeronavegabilidade de 3 aeronaves.

Durante o ano, ao nível das **operações terrestres**, o Gabinete de Despacho Aduaneiro, criado em 2017, entrou em produção após a obtenção da certificação da despachante oficial da empresa. Com a criação deste Gabinete foi possível obter maior eficiência e rapidez nos processos aduaneiros e ao mesmo reduzir custos com despachantes oficiais externos.



## Principais Indicadores 2018

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



\*Inclui passageiros em trânsito

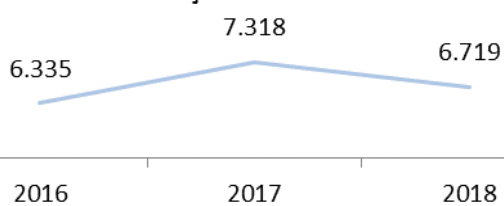
Em 2018, na SATA Internacional – Azores Airlines registou-se um decréscimo do número de passageiros transportados na ordem dos 10%.

O mercado doméstico dos Açores continuou a marcar a maior parte da operação da SATA Internacional - Azores Airlines, com um decréscimo de 2% de passageiros transportados face ao anterior.

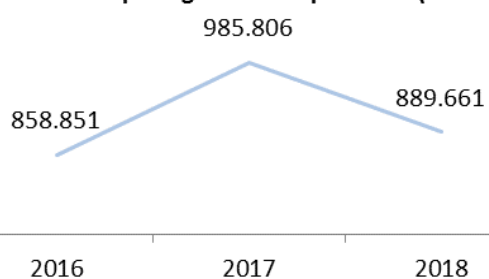
O mercado Cabo Verde registou o incremento mais significativo na ordem dos 63%.

Registou-se também uma redução acentuada no número de passageiros transportados nos voos Charter (-86%), Canadá (-32%) e nos voos Europa-Açores (-29%).

### Evolução n.º voos realizados - S4

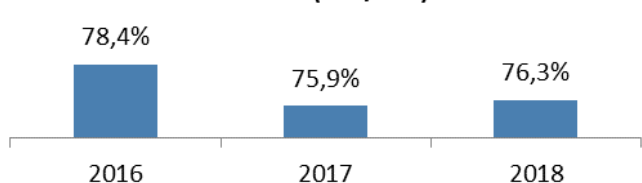


### N.º passageiros transportados (LUTs\*) - S4



\* Inclui passageiros em trânsito

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



Em 2018, apesar de registar-se uma redução no número de voos e de passageiros transportados (-8% e -10%, respetivamente), a taxa de ocupação (*Load Factor*) registou um acréscimo de aproximadamente 0,4 p.p..

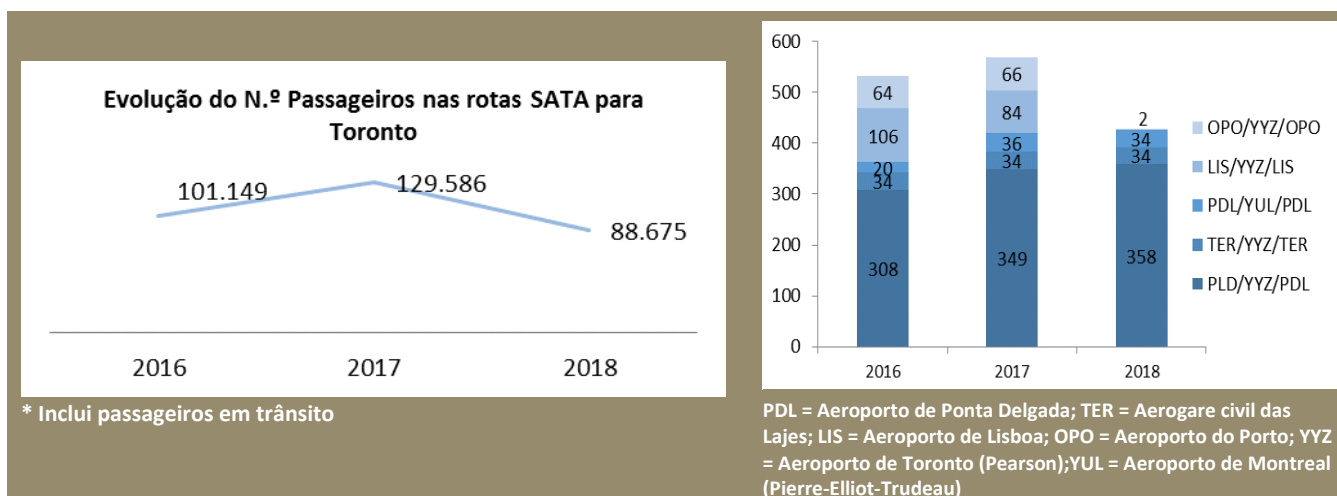
## 04 Operadores Turísticos

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

### Canadá

A Airlines Vacations Canadá continuou a ter um impacto positivo no mercado. Em 2018, a atividade da Azores Airlines Vacations Canadá continuou centrada na promoção da SATA direcionada ao mercado canadiano, através da presença nas diferentes feiras de turismo no Canadá; da presença em eventos de turismo em Ontário e Quebec e no evento multicultural de rua Dundas Fest; da publicação nos vários órgãos de comunicação dentro e fora do mercado VFR (viagens de amigos e familiares) e da presença em festas de angariação de fundos não lucrativos.

### Principais Indicadores 2018



Em 2018, a atividade operacional da Azores Airlines Vacations Canadá registou um decréscimo no número de voos na ordem dos 25%, totalizando 428 voos e uma conseqüente redução de cerca de 32% no número de passageiros transportados, face ao ano anterior.

### EUA

O ano de 2018 foi caracterizado por uma maior estabilidade na operação comparativamente ao ano anterior, motivada pelo aparecimento nos novos aviões A321 neo. Foram mantidas as tradicionais rotas para Ponta Delgada, Terceira e Lisboa à saída de Boston, Providence e Oakland e suspensa a rota para Barcelona. Devido a esta redução na disponibilidade de lugares à saída de Boston o volume de negócios teve um ligeiro decréscimo comparativamente ao ano anterior. A operação para Cabo Verde foi consolidada e mostrou nítidas tendências de crescimento.

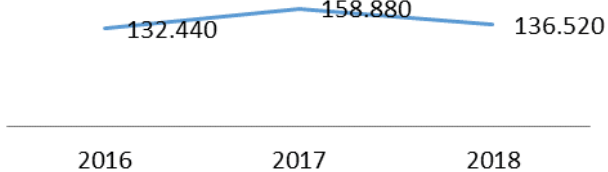
Para além dos excelentes serviços prestados aos passageiros nos escritórios de Fall River e New Bedford é de destacar o escritório em San José, Califórnia que desempenha uma ação permanente de marketing e relações públicas durante todo o ano, embora de maneira mais intensa durante o verão, aquando da operação sazonal da SATA para aquele estado da costa Oeste dos Estados Unidos.

Foi dada continuidade ao reforço da visibilidade da SATA no mercado americano através de uma presença importante em feiras de turismo, nomeadamente nas cidades de Chicago, San Diego, Boston, Los Angeles, Denver, Philadelphia, Washington, San Francisco e Dallas. Este esforço tem resultado no aumento do fluxo turístico americano.

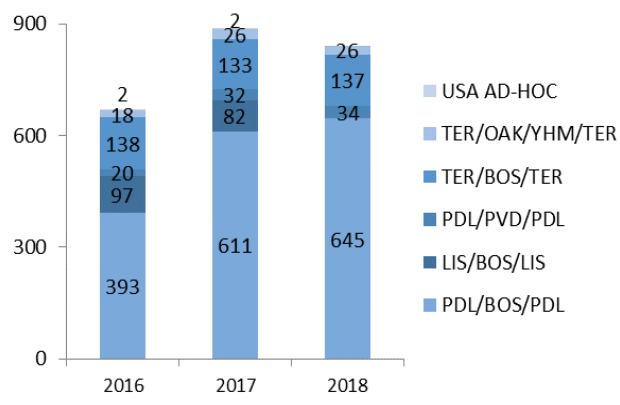
A comunicação nos media, para além de promover os pacotes turísticos para os Açores/Madeira e Portugal Continental, teve também uma grande orientação para a imagem positiva da SATA Internacional - Azores Airlines.

Principais Indicadores 2018

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



\* Inclui passageiros em trânsito



PDL = Aeroporto de Ponta Delgada; TER = Aerogare civil das Lajes; LIS = Aeroporto de Lisboa; BOS = Aeroporto de Boston (Logan); OAK = Aeroporto de Oakland (USA); YHM = Aeroporto de John C. Munro Hamilton (Canada); PVD = Providence TF Green International Airport

Em 2018, a atividade operacional da Azores Airlines Vacations America registou um decréscimo do número de voos na ordem dos 5%, totalizando 842 voos, e um decréscimo de cerca de 14% no número de passageiros transportados, face ao ano anterior.

## Safety & Security

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

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

### Safety

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

### Safety Management System (SMS)

A SATA Internacional – Azores Airlines tem vindo a consolidar o seu Safety Management System (SMS), através dos quatro pilares que o sustentam:

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

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

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

A promoção da cultura de segurança em geral e de uma cultura de reporte em particular continua a ser uma aposta da empresa. Neste sentido, em 2018, foram ministradas 35 ações de formação sobre o Safety Management System (SMS) a um total de 364 colaboradores das áreas operacionais, que geraram um volume de 728 horas de formação.

### Security

Em 2018, deu-se continuidade ao cumprimento do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e demais regulamentos da União Europeia, mantendo-se a Política de Security e do Manual de Segurança, dando-se seguimento à atualização da formação de security conforme o Manual de Formação de Segurança aprovado pela ANAC.

Dado que a security tem por objetivo salvaguardar e proteger pessoas e bens, de forma permanente, atuando tanto ao nível da prevenção de atos ilícitos, como da gestão de eventuais situações de risco ou ameaça à segurança, a SATA Internacional - Azores Airlines continua a garantir que todos os colaboradores que exercem funções com envolvimento nesta área têm formação adequada e atualizada. Dispõe de 1 formador security devidamente certificado.

Durante o ano de 2018 foram ministradas 64 ações formativas a Pessoal de Terra (PT) e Pessoal Navegante (PN), dando cumprimento aos requisitos da UE, Nacionais, da EASA e da IOSA, incluídos no Programa de Segurança da SATA Internacional-Azores Airlines.

**SATA Internacional – Azores Airlines:**

64 ações de formação *Security*

No seguimento do previsto no Plano Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC) e, conforme habitual, em 2018 a SATA Internacional – Azores Airlines procedeu a 5 Auditorias de Segurança sendo distribuídas por destinos da Europa, África e América do Norte. A Companhia foi alvo da inspeção da ECAC na escala de Ponta Delgada e dos TSA nas escalas de Ponta Delgada e Terceira.

## Qualidade de serviço

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

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

Em 2018, assistiu-se a área Comercial da SATA foi reestruturada, agrupando-se numa só área os departamentos envolvidos no tratamento de passageiros e sua bagagem, designando-se de Serviço a Passageiros, permitindo uma melhoria na partilha, distribuição, tratamento de informação e construção de objetivos, visando um serviço ao passageiro mais centralizado, harmonioso e eficaz.

### O que foi feito em 2018

#### Inquéritos de satisfação aos passageiros



- A SATA tem a prática de aplicar inquéritos de satisfação aos passageiros que viajaram na SATA Air Açores e em todas as rotas da SATA Internacional. No entanto, em 2018, iniciou-se um processo de reestruturação do conteúdo destes inquéritos, o qual se prevê concluir em 2019.

#### Observações diretas



- Projeto “Pontualidade” – realização de várias observações de voos efetuadas nas Escalas de Ponta Delgada, Terceira, Santa Maria, Lisboa, Pico e Horta das quais resultaram os respetivos relatórios, recomendações e identificação de oportunidades de melhoria nos procedimentos instituídos e/ou reforço da aplicação e consolidação dos mesmos. Foi dada continuidade também a ações de sensibilização interna e alerta relativamente aos custos de assistência e pagamento de indemnizações a passageiros afetados por irregularidades de voos.
- Alguns exemplos concretos de melhorias trabalhadas em 2018: solicitação de contato disponível durante toda a viagem e/ou no local de destino permitindo notificar os passageiros de alterações e informações várias; acesso ao Lounge (PDL e TER) para os passageiros em voos SATA Air Açores (que não tem classe executiva) com ligação a voos SATA Internacional – Azores Airlines em classe executiva, permitindo assim mais conforto.

#### Reclamações (Customer Care)



- Registo de 7.742 reclamações, tendo sido fornecidas um total de 24.068 respostas pelo Customer Care, em que o tempo médio de resposta foi de 95 dias. Os principais motivos das reclamações apresentadas prenderam-se sobretudo com atrasos e cancelamentos, seguindo-se as reclamações de bagagem.

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

## Modelo de Qualidade do Serviço

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

### Os 8 princípios orientadores da SATA

### O que o cliente pode esperar em cada ponto de contacto

 <b>DISPONIBILIDADE</b>	Ser proactivo e antecipar as necessidades dos clientes. Tomar decisões rápidas e úteis. Ser recetivo à mudança e encará-la como uma oportunidade de melhorar.	 <b>AQUISIÇÃO DO SERVIÇO</b>
 <b>PONTUALIDADE</b>	Estabelecer planos de ação para concretizar os objetivos estabelecidos, dentro do prazo definido. Executar de forma atempada e com prontidão as tarefas que são assignadas.	 <b>CHECK-IN</b>
 <b>FIABILIDADE</b>	Cumprir com os níveis de serviços definidos de forma consistente.	 <b>BAGAGEM E CARCA</b>
 <b>FLEXIBILIDADE</b>	Saber adaptar o comportamento a diversas situações, pessoas e exigências, não comprometendo a satisfação do cliente. Procurar alternativas e apresentar soluções para a sua maximização.	 <b>EMBARQUE</b>
 <b>RIGOR</b>	Conhecer e cumprir as regras, normas e procedimentos que regulam a atividade da SATA. Ser profissional e exigente.	 <b>CONDIÇÕES FÍSICAS DENTRO DO AVIÃO</b>
 <b>COMUNICAÇÃO</b>	Assegurar que a mensagem é transmitida de forma clara, objetiva e atempadamente. Ser assertivo, honesto e confiante.	 <b>SERVIÇO A BORDO</b>
 <b>SIMPATIA</b>	Controlar as emoções e comunicar com todas as pessoas de forma amável, próxima, calorosa e simpática.	 <b>DESEMBARQUE</b>
 <b>CONHECIMENTO</b>	Querer saber mais, ter vontade de aprender e procurar ativamente informações, atualizações, ideias e inovações geradoras de valor para a SATA e, principalmente, para o cliente.	 <b>IRREGULARIDADES E RECLAMAÇÕES</b>

## SATA IMAGINE

O SATA IMAGINE é o Programa de Passageiros Frequentes da SATA. Em 2018, as adesões ao SATA IMAGINE continuaram a registar a tendência de crescimento na ordem dos 10%, alcançando 203.536 membros e somando 102 parcerias.

Registaram-se 18.951 novas adesões e 9 novas parcerias. Foram realizadas 10 campanhas durante o ano das quais resultaram a emissão de 310 bilhetes.





## B - Desempenho Social

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

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

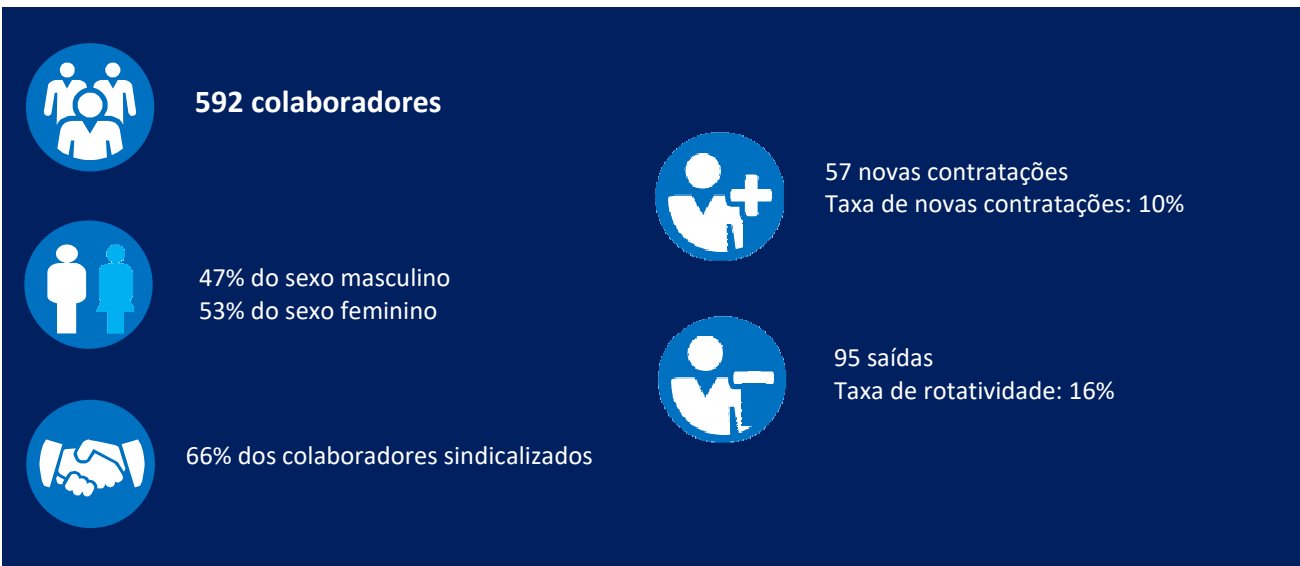
O capítulo “Gestão do Capital Humano” é uma síntese de como é que a SATA Internacional –Azores Airlines apoia e desenvolve os seus Colaboradores, bem como, como assegura a saúde e segurança dos mesmos, respeitando sempre a diversidade.



# Gestão do Capital Humano

## 1. A Equipa SATA Internacional Azores Airlines

No final de 2018, a SATA Internacional Azores Airlines contava com:



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

	Dirigentes		Quadros superiores		Quadros médios e intermédios		Profissionais altamente qualificados e qualificados		Profissionais semiquualificados		Profissionais não qualificados		Praticantes/Aprendizes	
	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%
< 30 anos	0	0%	0	0%	3	4%	22	5%	1	25%	0	0%	0	0%
30 a 50 anos	0	0%	32	54%	65	78%	399	89%	3	75%	0	0%	0	0%
> 50 anos	0	0%	27	46%	15	18%	25	6%	0	0%	0	0%	0	0%
Masculino	0	0%	44	75%	73	88%	161	36%	3	75%	0	0%	0	0%
Feminino	0	0%	15	25%	10	12%	285	64%	1	25%	0	0%	0	0%
<b>Total</b>	<b>0</b>		<b>59</b>		<b>83</b>		<b>446</b>		<b>4</b>		<b>0</b>		<b>0</b>	

### Colaboradores navegantes, por género



Masculino

**92** Pessoal Navegante Comercial  
**68** Pessoal Navegante Técnico



Feminino

**119** Pessoal Navegante Comercial  
**5** Pessoal Navegante Técnico

## 2. Admissão de colaboradores

### Recrutamento e Seleção

Em 2018, a SATA Internacional – Azores Airlines organizou 5 processos de recrutamento e seleção, tendo sido recrutados 57 novos colaboradores no total.

### Novas contratações e rotatividade por género, faixa etária e região

	Masculino	Feminino	<30 anos	30 a 50 anos	>50 anos	Portugal Continental	Açores
Novas contratações (n.º)	30	27	39	18	0	19	38
Rotatividade (n.º)	53	42	40	48	7	36	59

### Acolhimento e Integração

A SATA considera que a entrada de um novo colaborador é uma das fases mais críticas da vida organizacional. Em 2018, no âmbito do processo de Acolhimento e Integração (A&I) SATA, foram enviadas 170 comunicações “Seja bem-vindo à SATA!”, direcionadas a todos os novos colaboradores. Trata-se de um e-mail inicial, enviado para o novo colaborador, no primeiro dia em que inicia funções. No final do ano, sendo o processo de A&I de responsabilidade partilhada, foi partilhado com os responsáveis máximos de cada área, um *dashboard* informativo relativo à avaliação do processo de A&I, realizada pelos colaboradores que entraram no ano anterior. De forma a fortalecer o compromisso com o processo de A&I, foi enviado às chefias, por e-mail, um *quick-guide* sobre as respetivas responsabilidades no âmbito deste processo.

### Relação com sindicatos

A estratégia de recursos humanos da SATA assegura a liberdade de associação a todos os colaboradores, por forma a assegurar um clima interno positivo. Desta forma, em 2018, 66% dos colaboradores estavam abrangidos por acordos de negociação coletiva.

## 3. Desenvolvimento e Formação

### Proximidade com as universidades e as escolas profissionais

A SATA procura manter uma relação de proximidade com as universidades e as escolas profissionais da Região Autónoma dos Açores. Em 2018, a SATA Internacional – Azores Airlines acolheu 2 processos de estágio.

### Progressão na Carreira e Avaliação de desempenho

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

A SATA implementou uma ferramenta de avaliação de desempenho, a APD – Análise para o Desenvolvimento, que visa fomentar o desenvolvimento do potencial dos colaboradores da SATA, reconhecer o seu mérito, baseado numa cultura de gestão orientada para resultados. Em 2018, 325 colaboradores contratados foram avaliados, dos quais 41% são colaboradores do género masculino e 59% do género feminino.

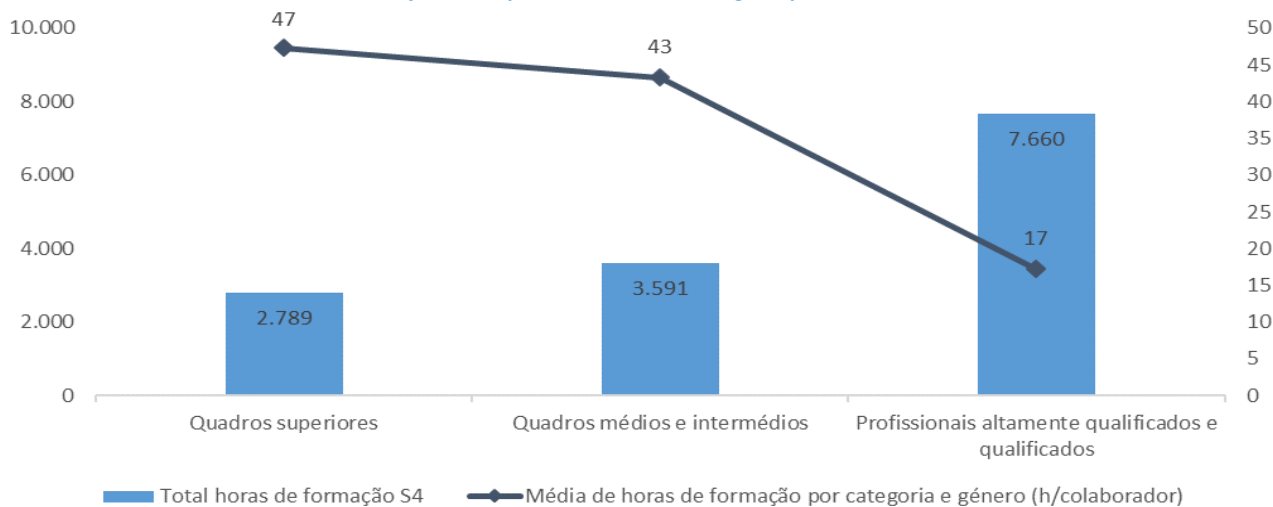
## Formação

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

A maior parte da formação é assegurada por uma bolsa de formadores e instrutores internos que asseguram a transferência do conhecimento em determinadas áreas: operações de voo, terrestres e handling; comercial; manutenção; engenharia; continuidade de aeronavegabilidade e segurança, saúde e ambiente.

Em 2018, foram realizadas na SATA Internacional Azores Airlines 14.040 horas de formação (excluindo horas de formação de praticantes/aprendizes).

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



## Benefícios

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

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

## Medicina no trabalho

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

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

## Centro de Formação Aeronáutica dos Açores

Desde o final do ano de 2013, ano em que a SATA foi certificada como entidade formadora, o Grupo tem investido na promoção do Centro de Formação Aeronáutica dos Açores (CFAA) e consequente captação de formandos particulares e entidades externas, com a ambição de se tornar uma referência na formação aeronáutica.

No decorrer do ano de 2018, o CFAA realizou duas formações externas do Curso Inicial de Tripulante de Cabine, um dos cursos com mais procura e sucesso, com um total de 38 formandos externos. De salientar também que o CFAA aluga anualmente à OMNI quer as instalações, quer os equipamentos, para a prática do Módulo "Emergency Procedures" do Curso de Tripulante de Cabine, o que correspondeu, no ano de 2018, ao aluguer para 18 formações práticas, recebendo o Centro 376 formandos externos. O CFAA também alugou o centro e respetivos equipamentos para as formações práticas de "Emergency Procedures" do Curso de Tripulante de Cabine da ESFCC (European School for Cabin Crew), recebendo um total de 35 formandos externos e da GAIR recebeu 19 formandos externos.

A formação de Familiarização e Evacuação de Aviões foi também um dos cursos com uma enorme procura no decorrer do ano de 2018, havendo 11 ações de formação, em parceria com a ANA Aeroportos, onde 113 Bombeiros receberam esta formação. Ocorreu também o curso "Dangerous Goods Regulations" para 5 formandos externos de transitários e, no decorrer do ano de 2018, muitos foram os eventos realizados no CFAA, nomeadamente, o evento "Acolhimento Orçamento Participativo" com diversos membros da Vice-Presidência do Governo, a competição "CanSat Portugal 2018" que trouxe até ao Centro 105 participantes, o evento "Sementes do Empreendedorismo" com 40 pessoas presentes no CFAA, entre outros.

Realizaram-se, ainda durante o ano, diversas visitas de Estudo ao CFAA, nomeadamente de diversas escolas da Região Autónoma dos Açores (Santa Maria, S. Miguel) e da Comitativa dos Jogos Desportivos Escolares da ilha da Graciosa, com 25 participantes, bem como a visita institucional de governantes e instituições ligadas à Aviação Civil, com a presença de 25 membros do Governo/Instituições.

Desde 2013 o CFAA já formou mais de 3.500 profissionais, entre eles formandos internos, colaboradores da SATA, e formandos externos. Para 2019, o CFAA pretende continuar a ser um Centro de Formação de excelência.

### Grupo SATA – Formação realizada no CFAA em 2018



## 4. Igualdade de oportunidades

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

Com efeito, a distribuição equilibrada dos colaboradores entre sexos (47% masculino e 53% feminino) comprova a não discriminação em género nas contratações feitas pela SATA Internacional – Azores Airlines. Também no que respeita à remuneração dos colaboradores não existe discriminação entre mulheres e homens, sendo a remuneração equilibrada entre géneros.

A SATA Internacional – Azores Airlines promove também a inclusão de colaboradores portadores de deficiência, pelo que em 2018, contava com 9 colaboradores portadores de deficiência.

Em 2018, 22 homens e 27 mulheres usufruíram de licença parental, verificando-se uma taxa de regresso ao trabalho de 98%.

## 1. Saúde e Segurança no Trabalho

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

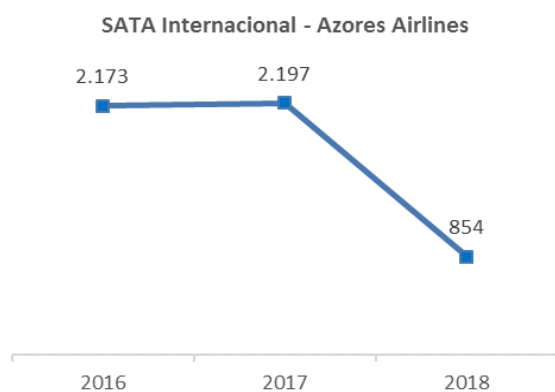
- Promover a segurança, saúde e bem-estar dos colaboradores e condições nos locais de trabalho, minimizando os acidentes e prevenindo as doenças profissionais;
- Minimizar e controlar os riscos profissionais intrínsecos às atividades desenvolvidas pela empresa;
- Investir em meios técnicos e desenvolver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

### Comités de saúde e segurança

Existe uma Comissão de Trabalhadores da SATA Internacional - Azores Airlines, representante dos colaboradores para assuntos de saúde e segurança. 100% dos colaboradores encontram-se representados nesta Comissão.

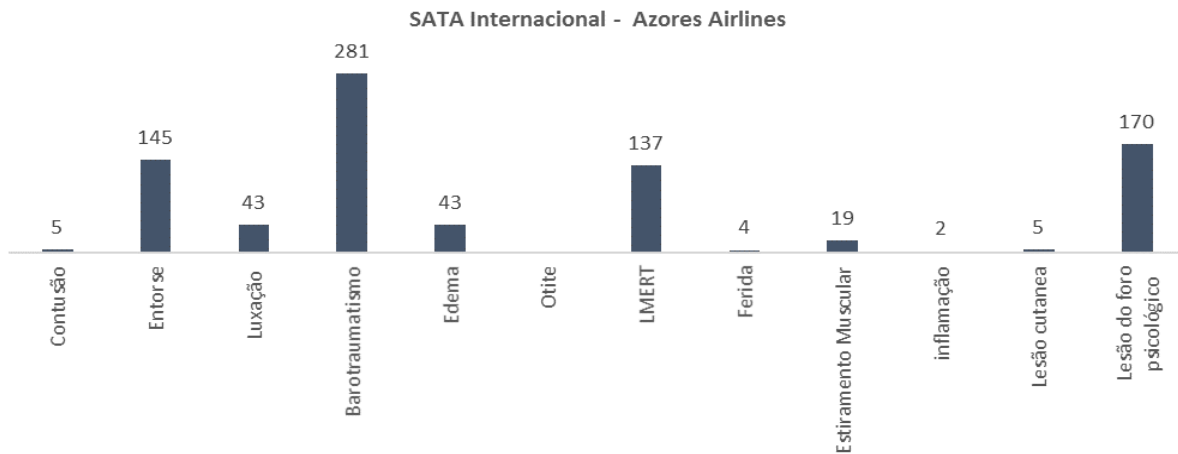
Em 2018, registaram-se 353 acidentes de trabalho na SATA Internacional – Azores Airlines, menos 55 acidentes face ao ano anterior.

### Evolução de dias perdidos por acidente de trabalho



Em 2018, o número total de dias perdidos por acidente de trabalho na SATA Internacional – Azores Airlines reduziu 61% face a 2017, tendo-se registado 854 dias perdidos (-1.343).

## Dias de trabalho perdidos por natureza de lesão



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

Adicionalmente à realização de auditorias e inspeções de segurança, no decorrer de 2018 foram realizadas avaliações de agentes físicos, químicos e biológicos, nomeadamente três medições de qualidade do ar interior e uma medição de ruído laboral. Deu-se início ao processo de identificação dos materiais de contenção de derrames disponíveis nos locais e dos procedimentos definidos (Aeródromos), para que em 2019 sejam elaborados cenários e realizados simulacros desta natureza.

## C - Desempenho Ambiental

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

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

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





## 1. Gestão ambiental

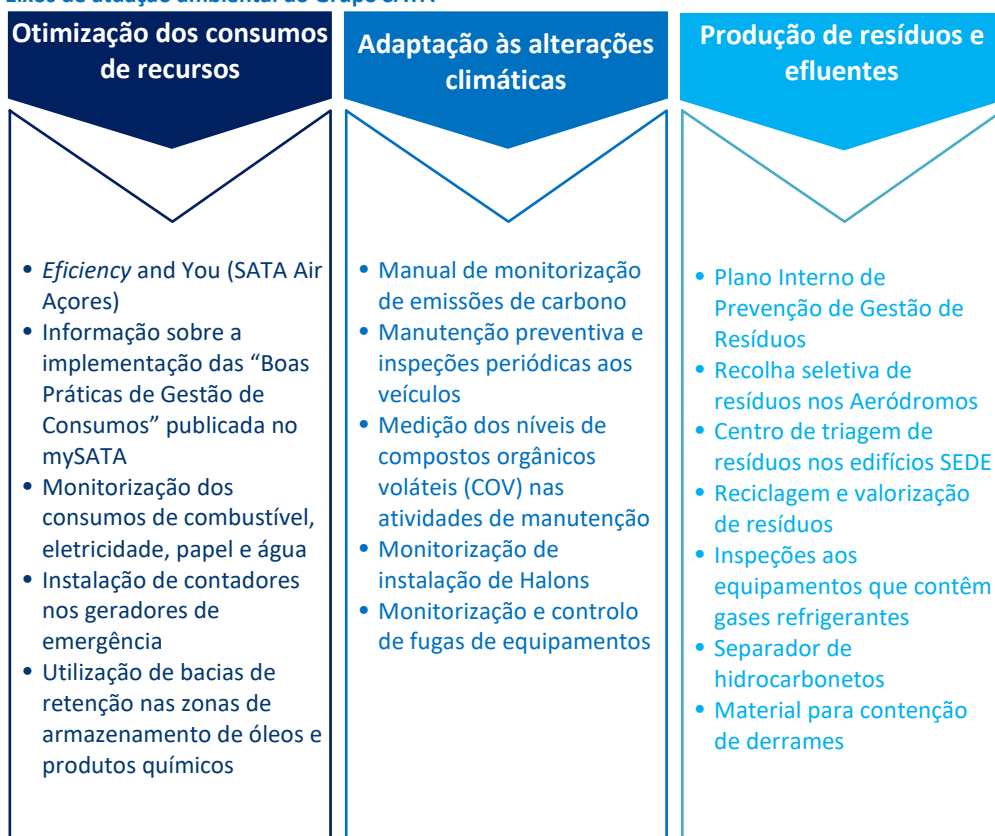
A SATA tem implementado um Sistema de Gestão Integrado (SGI) em Segurança e Ambiente certificado pela APCER, transversal a toda a empresa. Foi conferida pela APCER a renovação da certificação do Sistema de Gestão Integrado, de acordo com a NP 4397/2008 | OHSAS 18001:2007 (Segurança e Saúde no Trabalho)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



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

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

### Eixos de atuação ambiental do Grupo SATA



A SATA monitoriza e avalia a conformidade com os requisitos ambientais a que a sua atividade está sujeita. Ao longo de 2018, foram realizadas 21 auditorias no âmbito de Segurança, Saúde no Trabalho e Ambiente: 18 auditorias internas, 1 auditoria externa e 2 inspeções.

Considerando a dispersão geográfica da operação da empresa e da especificidade de tarefas/atividades que os técnicos do Gabinete de Saúde, Segurança e Ambiente asseguram, não foi possível realizar as auditorias aos fornecedores em 2018. No entanto, e apesar plano não ser cumprido, é importante realçar que foram executadas auditorias internas em todas as escalas e locais de trabalho do universo SATA. Adicionalmente, com vista a promover a responsabilidade ambiental na cadeia de fornecimento, os princípios ambientais da SATA encontram-se formalizados nos requisitos ambientais e segurança para os prestadores de serviços.

## 2. Performance ambiental

### Otimização do consumo de recursos

Em 2018, a SATA prosseguiu a implementação de medidas de monitorização e controlo dos consumos, de forma a potenciar a redução do seu impacto ambiental e a redução de custos.

#### Principais consumos da SATA Internacional – Azores Airlines (2018)

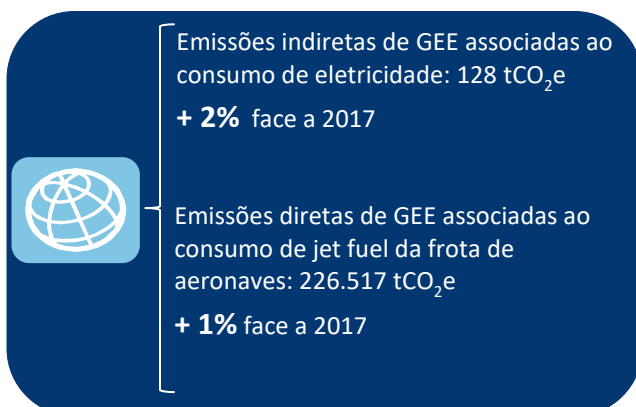


### Adaptação às alterações climáticas

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

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

#### Emissões de GEE da SATA Internacional – Azores Airlines (2018)



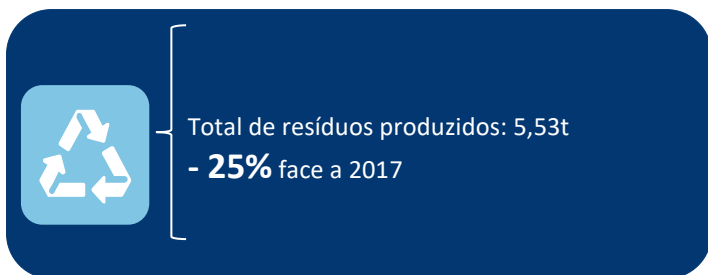
### Licenças de Carbono

A SATA Internacional - Azores Airlines continuou com a maioria das suas rotas isentas, uma vez que são contempladas apenas as rotas dentro do Espaço Económico Europeu (EEE), não incluindo rotas entre o continente e as regiões ultraperiféricas. Neste sentido, para efeitos do Comércio Europeu de Licenças de Emissões (CELE), as emissões de CO<sub>2</sub> corresponderam a 1.095 licenças em 2018, associadas a voos de posicionamento entre aeroportos da União Europeia e a voos circulares efetuados dentro da Região pela SATA Internacional – Azores Airlines, cuja operação contou com três aeronaves A320, três aeronaves A310, uma aeronave A330, quatro aeronaves DH400 em regime de ACMI.

## Produção de resíduos e efluentes

A SATA tem implementado um Plano Interno de Prevenção e Gestão de Resíduos (PIPGR) para os vários estabelecimentos, que define as técnicas e tecnologias disponíveis para a reciclagem, prevenção, reutilização e armazenamento de resíduos, assim como boas práticas de gestão de resíduos. Neste sentido, a SATA tem procurado reduzir a sua produção e, ao mesmo tempo, efetuar o seu correto encaminhamento através de operadores licenciados que otimizem a sua gestão. Em abril de 2018, o transporte de resíduos ficou sujeito a uma Guia Eletrónica de Acompanhamento de Resíduos (eGAR). Esta alteração permitiu a desmaterialização das guias em papel e a integração automática de dados nos mapas anuais de registo do Sistema Integrado de Licenciamento do Ambiente (SILiAmb). Todas as operações de encaminhamento de resíduos são agora realizadas nas respetivas plataformas on-line, reduzindo desta forma os resíduos da companhia. No futuro, a SATA irá promover a sensibilização ambiental através da visita aos Centros de Processamento e Valorização e Resíduos dos Açores.

### Produção de Resíduos – SATA Internacional – Azores Airlines (2018)



## Aplicação de Resultados

Nos termos das disposições legais e estatutárias, o Conselho de Administração da SATA Internacional, SA, declara que, tanto quanto é do seu conhecimento, a informação constante na documentação de prestação de contas foi elaborada em conformidade com as normas contabilísticas aplicáveis em IFRS, dando uma imagem verdadeira do ativo e do passivo, da situação financeira e dos resultados da SATA Internacional, SA, 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 52.926.434,00€ seja aplicado em Resultados Acumulados, e que face aos Capitais Próprios negativos no montante de 117.851.045 Euros, e dando cumprimento ao disposto no artº 35 do código das sociedades comerciais, o Conselho de Administração irá propor ao Acionista, para sua cobertura, o respetivo aumento de capital.

Ponta Delgada, 23 de abril de 2019

### CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



António Luís Gusmão Teixeira

(Presidente)



Vítor Manuel de Jesus Francisco da Costa

(Administrador)



Ana Maria da Silva Azevedo

(Administradora)

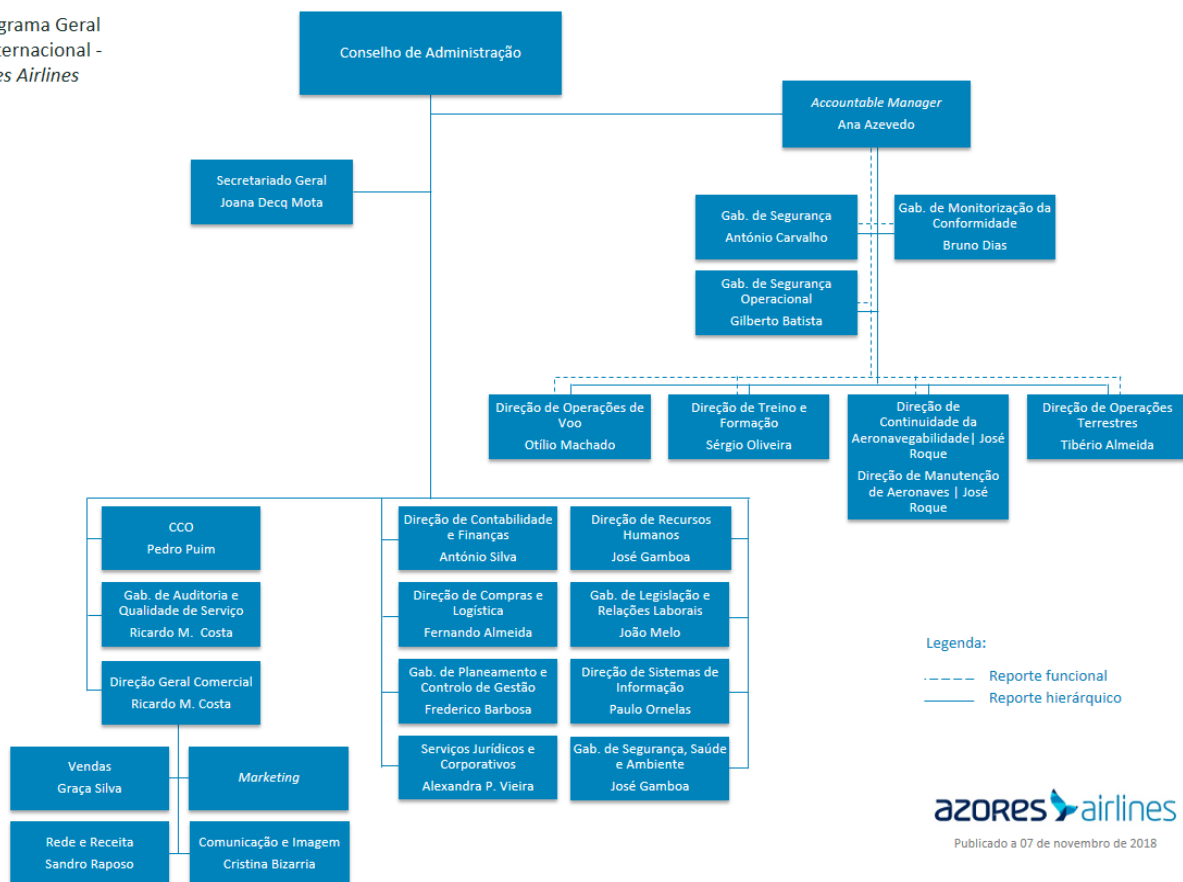
## Anexos

## CV dos membros do Conselho de Administração

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

# Organograma Geral Sata Internacional – Azores Airlines

Organograma Geral  
SATA Internacional -  
Azores Airlines



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

Decreto-Lei n.º 89/2017 de 28 de julho	Capítulo/secção	Página/s
Art.º 3º (remetido para Art. 66º-B e 508º-G do CSC): A demonstração não financeira deve conter as informações bastantes para uma compreensão da evolução, do desempenho, da posição e do impacto das suas atividades, referentes, no mínimo, às questões ambientais, sociais e relativas aos trabalhadores, à igualdade entre homens e mulheres, à não discriminação, ao respeito dos direitos humanos, ao combate à corrupção e às tentativas de suborno, incluindo:		
a) Breve descrição do modelo empresarial da empresa	Responsabilidade económica - Segmentos de negócio	Pág. 40
b) Uma descrição das políticas seguidas pela empresa em relação a essas questões, incluindo os processos de diligência devida aplicados	Responsabilidade económica Responsabilidade social Responsabilidade ambiental	Págs. 29, 32, 35, 44, 46 Págs. 49-55 Pág. 56
c) Os resultados dessas políticas	Responsabilidade económica Responsabilidade social Responsabilidade ambiental	Págs. 13-14, 35, 44-46 Págs. 49-55 Págs. 56-59
d) Os principais riscos associados a essas questões, ligados às atividades da empresa, incluindo, se relevante e proporcionado, as suas relações empresariais, os seus produtos ou serviços suscetíveis de ter impactos negativos nesses domínios e a forma como esses riscos são geridos pela empresa	Responsabilidade económica	Págs. 33-35
e) Indicadores -chave de desempenho relevante para a sua atividade específica	Indicadores-chave Responsabilidade económica Responsabilidade social Responsabilidade ambiental	Pág. 5-6 Págs. 13, 35, 44-46 Págs. 49-55 Págs. 56-59



## Notas metodológicas

### Indicadores Ambientais

Os fatores de conversão utilizados foram os seguintes:

	Unidade	Valor	Fonte
Jet Fuel nas aeronaves	GJ/t	43,0	Agência Portuguesa de Ambiente
Gasóleo de outras viaturas e equipamentos	GJ/t	43,3	Despacho n.º17313/2008 de 26 de junho
Eletricidade	kWh/GJ	0,0036	Agência Internacional de Energia

### Consumos

O valor de consumo de eletricidade de 2018 da SATA Internacional – Azores Airlines foi estimado a partir do preço médio de eletricidade da ERSE.

O valor de consumo de água da rede pública de 2018 da SATA Internacional – Azores Airlines foi estimado a partir do preço médio da água da EPAL. A estimativa do consumo de água referente a 2017 foi recalculado com base na tarifa cliente comercial, para ser possível uma comparabilidade com o ano de 2018.

### Emissões de CO<sub>2</sub>

Os fatores de emissão utilizados foram os seguintes:

	Unidade	Valor	Fonte
Jet Fuel nas aeronaves	t CO <sub>2</sub> /t Jet Fuel	3,15	Agência Portuguesa de Ambiente
Gasóleo de outras viaturas e equipamentos	kg CO <sub>2</sub> /GJ	74,00	Despacho n.º17313/2008 de 26 de junho
Eletricidade	g CO <sub>2</sub> /kWh	674	EDA publicado pela ERSE

### Indicadores Laborais

Para o cálculo dos indicadores foi tido em conta os colaboradores ativos a 31 de dezembro de 2018.

Os indicadores apresentados não incluem os 4 membros do Conselho de Administração.

## Glossário

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

**Acordos interline** – Acordos de cooperação entre companhias. Estes acordos permitem que os passageiros reservem voos em duas ou mais companhias aéreas parceiras e façam um itinerário que inclui cidades não operadas por uma só empresa

**AMADEUS** – Sistema de reservas por computador

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

**ANA** – Aeroportos de Portugal

**APA** - Agência Portuguesa do Ambiente

**APCER** – Associação Portuguesa de Certificação

**ATA** – Associação do Turismo dos Açores

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**EDA** – Eletricidade dos Açores

**EEE** - Espaço Económico Europeu

**EFB** – *Electronic Flight Bag*

**FAA** – *Federal Aviation Authorities*

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

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

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

**GEE** – Gases com Efeito de Estufa

**GJ** – Gigajoules

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

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

**Hedging** – Cobertura

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

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

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

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

**INAC** – Instituto Nacional de Aviação Civil

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

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

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

**Jet fuel** – Combustível para aviões

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

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

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

**OTA** – *Online Travel Agency*

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

**PIB** – Produto Interno Bruto

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

**Safety** – Segurança operacional

**Security** – Segurança contra atos ilícitos

**SGA** – SATA Gestão de Aeródromos

**SGI** – Sistema de Gestão Integrado

**SGPS** – Sociedade Gestora de Participações Sociais

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

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

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

**UPU** – *Universal Postal Union*

## **Demonstrações Financeiras e Anexos às Demonstrações Financeiras**

# **SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.**

Demonstrações Financeiras  
31 de dezembro de 2018

## Índice das Demonstrações Financeiras

Demonstração dos resultados .....	73
Demonstração do rendimento integral.....	74
Demonstração da alteração dos capitais próprios.....	75
Demonstração dos fluxos de caixa .....	76
Anexo às demonstrações financeiras.....	77
1. Introdução.....	77
2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras .....	77
2.1 Bases de Preparação .....	77
2.2 Novas normas, alterações às normas e interpretações a normas existentes .....	78
2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras .....	80
3. Principais políticas contabilísticas .....	83
3.1 Conversão cambial .....	83
3.2 Ativos fixos tangíveis .....	83
3.3 Imparidade de ativos não financeiros .....	84
3.4 Ativos financeiros .....	85
3.5 Instrumentos financeiros derivados.....	87
3.6 Justo valor de ativos e passivos.....	88
3.7 Inventários .....	88
3.8 Clientes e Outras contas a receber .....	88
3.9 Caixa e equivalentes de caixa.....	89
3.10 Capital social .....	89
3.11 Empréstimos obtidos .....	89
3.12 Outras contas a pagar .....	89
3.13 Imposto sobre o rendimento .....	90
3.14 Benefícios aos empregados.....	90
3.15 Provisões .....	91
3.16 Subsídios e apoios do Governo .....	91
3.17 Locações .....	91
3.18 Especialização dos exercícios .....	92
3.19 Rédito .....	92
3.20 Ativos não correntes detidos para venda .....	93
3.21 Demonstração dos fluxos de caixa .....	93
3.22 Eventos subsequentes.....	93
4 Políticas de gestão do risco financeiro .....	94
5. Principais estimativas e julgamentos apresentados .....	97

6. Ativos fixos tangíveis.....	100
7. Ativos e passivos por impostos diferidos.....	102
8. Outras contas a receber.....	103
9. Outros ativos correntes.....	104
10. Inventários.....	105
11. Clientes.....	105
12. Caixa e equivalentes de caixa.....	106
13. Capital.....	107
14. Reservas e prestações suplementares.....	107
15. Provisões.....	107
16. Empréstimos obtidos.....	108
17. Outras contas a pagar.....	109
18. Outros passivos correntes.....	110
19. Fornecedores.....	110
20. Imposto sobre o rendimento a pagar.....	111
21. Documentos pendentes de voo.....	111
22. Ativos e passivos financeiros por categoria.....	111
23. Justo valor de ativos e passivos.....	112
24. Vendas e Prestação de serviços.....	112
25. Subsídios à exploração.....	113
27. Gastos com o pessoal.....	114
28. Outros rendimentos e ganhos.....	114
29. Outros gastos e perdas.....	115
30. Gastos e rendimentos financeiros.....	115
31. Imposto do exercício.....	115
32. Compromissos.....	116
33. Contingências.....	117
34. Partes relacionadas.....	117
35. Ativos não correntes detidos para venda.....	119
36. Eventos subsequentes.....	119

## Demonstração da posição financeira

	Nota	2018	2017 reexpresso
<b>Ativo</b>			
<b>Não corrente</b>			
Ativos fixos tangíveis	6	1.087.027	754.140
Ativos por impostos diferidos	7	10.519.425	10.519.425
Clientes	11	2.183.570	2.158.236
Outras contas a receber	8	6.341.645	5.574.973
		<b>20.131.667</b>	<b>19.006.774</b>
<b>Corrente</b>			
Inventários	10	436.728	764.907
Clientes	11	5.154.895	10.397.480
Outras contas a receber	8	4.646.698	8.976.067
Outros ativos correntes	9	3.495.736	784.376
Caixa e equivalentes de caixa	12	2.609.031	766.068
		<b>16.343.088</b>	<b>21.688.898</b>
Ativos não correntes detidos para venda	35	-	2.575.697
		<b>16.343.088</b>	<b>24.264.595</b>
<b>Total do Ativo</b>		<b>36.474.755</b>	<b>43.271.369</b>
<b>Capital Próprio</b>			
Capital social	13	5.000.000	5.000.000
Reservas legais	14	492.199	492.199
Outras reservas		329.178	329.178
Prestações suplementares	14	85.673.389	85.673.389
Reservas de justo valor		(232)	(232)
Resultados acumulados		(156.419.145)	(118.606.754)
Resultado líquido do exercício		(52.926.434)	(37.812.391)
<b>Total Capital Próprio</b>		<b>(117.851.045)</b>	<b>(64.924.611)</b>
<b>Passivo</b>			
<b>Não corrente</b>			
Provisões	15	493.254	220.000
Empréstimos obtidos	16	5.030.623	2.049.130
Outras contas a pagar	17	4.500.000	-
		<b>10.023.877</b>	<b>2.269.130</b>
<b>Corrente</b>			
Empréstimos obtidos	16	5.171.236	11.386.680
Fornecedores	19	21.302.826	34.313.651
Outras contas a pagar	17	96.314.619	37.320.665
Imposto sobre o rendimento a pagar	20	41.159	49.781
Outros passivos correntes	18	3.318.837	4.142.506
Documentos pendentes de voo	21	18.153.246	18.713.567
		<b>144.301.923</b>	<b>105.926.850</b>
<b>Total Passivo</b>		<b>154.325.800</b>	<b>108.195.980</b>
<b>Total do Capital Próprio e Passivo</b>		<b>36.474.755</b>	<b>43.271.369</b>

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



## Demonstração dos resultados

	<b>Nota</b>	<b>2018</b>	<b>2017 reexpresso</b>
Vendas e serviços prestados	24	147.773.575	159.499.556
Subsídios à exploração	25	335.945	220.392
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	10	(1.115.449)	(1.176.930)
Fornecimentos e serviços externos	26	(162.870.124)	(155.051.155)
Gastos com o pessoal	27	(30.534.694)	(30.964.066)
Gastos/ reversões de depreciação	6	(394.340)	(1.523.378)
Imparidade de ativos depreciables	6	-	(1.882.241)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	11	(28.773)	(341.049)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	10	(155.597)	-
Provisões (aumentos/reduções)	15	(273.254)	-
Outros rendimentos e ganhos	28	635.801	93.674
Outros gastos e perdas	29	<u>(3.408.025)</u>	<u>(4.776.675)</u>
<b>Resultado operacional</b>		<b><u>(50.034.935)</u></b>	<b><u>(35.901.872)</u></b>
Gastos financeiros	30	(2.601.590)	(1.677.784)
Rendimentos financeiros	30	<u>138</u>	<u>2.916</u>
<b>Resultados antes de impostos</b>		<b><u>(52.636.387)</u></b>	<b><u>(37.576.740)</u></b>
Imposto sobre o rendimento do exercício	31	<u>(290.047)</u>	<u>(235.651)</u>
<b>Resultado líquido do exercício</b>		<b><u>(52.926.434)</u></b>	<b><u>(37.812.391)</u></b>

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

## Demonstração do rendimento integral

	<u>2018</u>	<u>2017</u> <u>reexpresso</u>
<b>Resultado líquido do exercício</b>	<b>(52.926.434)</b>	<b>(37.812.391)</b>
<b>Outros rendimentos do exercício:</b>		
<b>Itens que podem reclassificar por resultados</b>		
Variação de justo valor de derivativos de cobertura de fluxos de caixa	-	-
	<u>-</u>	<u>-</u>
<b>Total do rendimento integral do exercício</b>	<b><u>(52.926.434)</u></b>	<b><u>(37.812.391)</u></b>

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

## Demonstração da alteração dos capitais próprios

Nota	Capital social	Reservas legais	Outras reservas	Prestações suplementares	Reservas de justo valor	Resultados acumulados	Resultado líquido	Total
<b>A 1 de janeiro de 2017 - reexpresso</b>	<b>5.000.000</b>	<b>492.199</b>	<b>329.178</b>	<b>85.673.389</b>	<b>(232)</b>	<b>(107.616.948)</b>	<b>(10.989.806)</b>	<b>(27.112.220)</b>
Rendimento integral do exercício	-	-	-	-	-	-	(37.812.391)	(37.812.391)
Aplicação do resultado líquido do exercício	-	-	-	-	-	(10.989.806)	10.989.806	-
<b>A 31 de dezembro de 2017</b>	<b>5.000.000</b>	<b>492.199</b>	<b>329.178</b>	<b>85.673.389</b>	<b>(232)</b>	<b>(118.606.754)</b>	<b>(37.812.391)</b>	<b>(64.924.611)</b>
Rendimento integral do exercício	-	-	-	-	-	-	(52.926.434)	(52.926.434)
Aplicação do resultado líquido do exercício	-	-	-	-	-	(37.812.391)	37.812.391	-
<b>A 31 de dezembro de 2018</b>	<b>5.000.000</b>	<b>492.199</b>	<b>329.178</b>	<b>85.673.389</b>	<b>(232)</b>	<b>(156.419.145)</b>	<b>(52.926.434)</b>	<b>(117.851.045)</b>

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

## Demonstração dos fluxos de caixa

	<u>Nota</u>	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais</b>			
Recebimentos de clientes		154.205.138	156.862.570
Pagamentos a fornecedores		(174.686.646)	(149.966.671)
Pagamentos ao pessoal		<u>(30.517.236)</u>	<u>(31.053.024)</u>
<b>Caixa gerada pelas operações</b>			
Pagamento/ recebimento do imposto sobre o rendimento		(298.688)	(224.870)
Outros recebimentos/ pagamentos		<u>(905.078)</u>	<u>(5.691.093)</u>
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades operacionais</b>		<b><u>(52.202.510)</u></b>	<b><u>(30.073.088)</u></b>
<b>Fluxos de caixa das actividades de investimento</b>			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis		(112.825)	(342.437)
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo		-	-
Recebimentos provenientes de:			
Ativos fixos tangíveis	6	24.200	-
Ativos não correntes detidos para venda	35	2.048.924	-
Empréstimos concedidos a empresas do Grupo	34	<u>40.282</u>	<u>-</u>
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades de investimento</b>		<b><u>2.000.581</u></b>	<b><u>(342.437)</u></b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento</b>			
Recebimentos provenientes de:			
Empréstimos obtidos	16	23.079.874	25.871.326
Empréstimos obtidos de empresas do Grupo	34	56.249.272	26.434.413
Pagamentos respeitantes a:			
Empréstimos obtidos	16	(26.315.487)	(24.391.311)
Amortização de locações financeiras	16	(4.393)	(4.232)
Juros e gastos e similares		<u>(972.355)</u>	<u>(1.677.784)</u>
<b>Fluxos de caixa líquidos das atividades de financiamento</b>		<b><u>52.036.911</u></b>	<b><u>26.232.413</u></b>
<b>Variação de caixa e seus equivalentes</b>			
Efeitos das diferenças de câmbio		1.834.982	(4.183.112)
Efeitos das diferenças de câmbio		1.925	(142.959)
Caixa e seus equivalentes no início do exercício	12	<u>766.068</u>	<u>3.122.662</u>
Caixa e seus equivalentes no fim do exercício	12	<b><u>2.602.975</u></b>	<b><u>766.068</u></b>

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

## **Anexo às demonstrações financeiras**

### **1. Introdução**

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

A Empresa é uma sociedade anónima, com sede na Avenida Infante D. Henrique, em Ponta Delgada, e que tem por objeto social a exploração da indústria de transporte aéreo comercial regular e não regular, de passageiros e respetiva bagagem, carga e correio.

Em 29 de março de 2015 o espaço aéreo açoriano foi liberalizado nas rotas entre o Continente Português e Ponta Delgada/ Terceira.

Em 31 de dezembro de 2018, a Empresa operava com: (i) três aviões Airbus A320 em regime de locação operacional e (ii) dois A321 NEO, todos em regime de locação operacional. O avião Airbus A330 em regime de locação operacional, não se encontrava em operação a 31 de dezembro de 2018, encontrando-se o Conselho de Administração na procura ativa de opções que permitam rentabilizar a referida aeronave.

As demonstrações financeiras anexas são apresentadas em Euros, e foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 23 de abril de 2019. Contudo, as mesmas estão ainda sujeitas a aprovação pela Assembleia Geral de Acionistas nos termos da legislação comercial em vigor em Portugal.

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

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

#### **2.1 Bases de Preparação**

Estas demonstrações financeiras foram preparadas pela Empresa de acordo com as IFRS adotadas pela União Europeia (“IFRS”), emitidas e em vigor ou emitidas e adotadas antecipadamente à data de 1 de janeiro de 2018.

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

As demonstrações financeiras da Empresa foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, a qual se encontra dependente do apoio financeiro do acionista, da rentabilidade futura das operações, da realização dos seus ativos, da conclusão do processo de privatização e da reestruturação financeira dos seus passivos.

A preparação das demonstrações financeiras em conformidade com as IFRS requer o uso de estimativas, pressupostos e julgamentos críticos no processo da determinação das políticas contabilísticas a adotar 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 serem baseadas na melhor experiência do Conselho de Administração e nas suas melhores expectativas em relação aos eventos e ações correntes e futuras, os resultados atuais e futuros podem diferir destas estimativas. As áreas que envolvem um maior grau de julgamento ou complexidade, ou áreas em

que pressupostos e estimativas sejam significativos para as demonstrações financeiras, são apresentadas na Nota 5.

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

### Novas normas, alterações às normas e interpretações de aplicação mandatória em 31 de dezembro de 2018

As novas normas, interpretações e alterações a normas existentes identificadas abaixo, que se tornaram efetivas em 1 de janeiro de 2018, são como segue:

Descrição	Alteração	Data efetiva*
<b>Normas:</b>		
IFRS 15 – Rêdito de contratos com clientes	Reconhecimento do r�dito relacionado com a entrega de ativos e presta�o de servi�os, pela aplica�o o m�todo das 5 etapas.	1 de janeiro de 2018
IFRS 9 – Instrumentos financeiros	Nova norma para o tratamento contabil�stico de instrumentos financeiros.	1 de janeiro de 2018
<b>Altera�es:</b>		
Alter�es � IFRS 15 – R�dito de contratos com clientes	Identifica�o das obriga�es de desempenho, momento do reconhecimento do r�dito de licen�as PI, revis�o dos indicadores para a classifica�o da rela�o principal versus agente, e novos regimes para a simplifica�o da transi�o.	1 de janeiro de 2018
IFRS 4 – Contratos de seguro (aplica�o da IFRS 4 com a IFRS 9)	Iisen�o tempor�ria da aplica�o da IFRS 9 para as seguradoras para os exerc�cios que se iniciem antes de 1 de janeiro de 2021. Regime espec�fico para os ativos no �mbito da IFRS 4 que qualificam como ativos financeiros ao justo valor por via dos resultados na IFRS 9 e como ativos financeiros ao custo amortizado na IAS 39, sendo permitida a classifica�o da diferen�a de mensura�o no outro rendimento integral.	1 de janeiro de 2018
IFRS 2 - Pagamentos baseados em a�es	Mensura�o de planos de pagamentos baseados em a�es liquidados financeiramente, contabiliza�o de modifica�es, e a classifica�o dos planos de pagamentos baseados em a�es como liquidados em capital pr�prio, quando o empregador tem a obriga�o de reter imposto.	1 de janeiro de 2018
IAS 40 – Propriedades de investimentos	Clarifica�o de que � exigida evid�ncia de altera�o de uso para efetuar a transfer�ncias de ativos de e para a categoria de propriedades de investimento.	1 de janeiro de 2018
Melhorias �s normas 2014 – 2016	Clarifica�es v�rias: IFRS 1, IFRS 12 e IAS 28.	1 de janeiro de 2018
<b>Interpreta�es:</b>		
IFRIC 22 - Transa�es em moeda estrangeira e contrapresta�o adiantada	Taxa de c�mbio a aplicar quando a contrapresta�o � recebida ou paga antecipadamente.	1 de janeiro de 2018

\* Exercícios iniciados em ou após

Com referência a 1 de janeiro de 2018, entraram em vigor as normas contabilísticas acima mencionadas, sendo de destacar a IFRS 9 – Instrumentos Financeiros e IFRS 15 – R dito de contratos com clientes, conforme descrito abaixo.

### Novas normas e interpreta es de aplica o não mandat ria em 31 de dezembro de 2018

Existem novas normas, altera es e interpreta es efetuadas a normas existentes, que apesar de já estarem publicadas, a sua aplica o apenas   obrigatória para exercícios anuais, que se iniciem em ou após 1 de janeiro de 2019, como segue:

**Normas (novas e alterações) e interpretações que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2019, já endossadas pela EU:**

Descrição	Alteração	Data efetiva*
IFRS 16 - Locações	Nova definição de locação. Nova contabilização dos contratos de locação para os locatários. Não existem alterações à contabilização das locações pelos locadores.	1 de janeiro de 2019
IFRS 9 - Instrumentos financeiros	Opções de tratamento contábilístico de ativos financeiros com compensação negativa.	1 de janeiro de 2019
IFRIC 23 - Incertezas sobre o tratamento de imposto sobre o rendimento	Clarificação relativa à aplicação dos princípios de reconhecimento e mensuração da IAS 12 quando há incerteza sobre o tratamento fiscal de uma transação, em sede de imposto sobre o rendimento.	1 de janeiro de 2019

\* Exercícios iniciados em ou após

**Normas (novas e alterações) que se tornam efetivas, em ou após 1 de janeiro de 2019, ainda não endossadas pela EU:**

Descrição	Alteração	Data efetiva*
IAS 19 - Benefícios dos empregados	Obriga a usar pressupostos atualizadas para o cálculo das responsabilidades remanescentes, com impacto na demonstração dos resultados, exceto quanto à diminuição de qualquer excesso enquadrado no âmbito do "asset ceiling".	1 de janeiro de 2019
IAS 28 - Investimentos em associadas e empreendimentos conjuntos	Clarificação quanto aos investimentos de longo-prazo em associadas e empreendimentos conjuntos que não estão a ser mensurados através do método de equivalência patrimonial.	1 de janeiro de 2019
Melhorias às normas 2015 - 2017	Clarificações várias: IAS 23, IAS 12, IFRS 3 e IFRS 11.	1 de janeiro de 2019
IFRS 3 - Concentrações de atividades empresariais	Alteração da definição de negócio.	1 de janeiro de 2020
IAS 1 - Apresentação das demonstrações financeiras; IAS 8 - Políticas contábilísticas, alterações nas estimativas contábilísticas e erros	Atualização da definição de material.	1 de janeiro de 2020
Estrutura concetual - Alterações na referência a outras IFRS	Alteração a algumas IFRS relativamente a referências cruzadas e esclarecimentos sobre a aplicação das novas definições de ativos / passivos e gastos / rendimentos.	1 de janeiro de 2020
IFRS 17 - Contratos de seguro	Nova contabilização para os contratos de seguro, contratos de resseguro e contratos de investimento com características de participação discricionária.	1 de janeiro de 2021

\* Exercícios iniciados em ou após

Relativamente às novas normas que se tornam efetivas no exercício iniciado em 1 de janeiro de 2019, a Empresa efetuou uma análise do potencial impacto das mesmas nas demonstrações financeiras, sendo a mais significativa a IFRS 16 - Locações.

A IFRS 16 define o novo enquadramento contábilístico para o reconhecimento das locações, quer na ótica do locador, quer na ótica do locatário. No caso do locatário, a IFRS 16 determina que as locações passem a ser apresentadas na demonstração da posição financeira, através do registo de um direito de uso sobre os ativos em locação e um passivo de locação relativo às obrigações contratuais assumidas.

Na data da transição para a IFRS 16, a Empresa decidiu pela aplicação retrospectiva modificada, com aplicação a 1 de janeiro de 2019, considerando a mensuração do ativo de direito de uso igual à do respetivo passivo financeiro. Deste modo, a SATA procedeu à análise dos contratos de locação existentes à data da adoção de forma a identificar as condições subjacentes ao período do contrato, à natureza das rendas a pagar e às taxas de juro implícitas nos contratos.

Da análise efetuada aos contratos e com base numa primeira estimativa dos potenciais impactos da adoção da IFRS 16, concluiu-se que o impacto da adoção da IFRS 16 nas demonstrações financeiras da Empresa, à data de 1 de janeiro de 2019, corresponderá ao registo de ativos por direitos de uso e de passivos por obrigações contratuais de, aproximadamente, 44 milhões de Euros. No que respeita às obrigações contratuais com manutenções estruturais, os respetivos gastos serão capitalizados no direito de uso sujeito a depreciação, em vez de reconhecidos como gastos de manutenção na demonstração dos resultados.

A Empresa encontra-se atualmente a avaliar a imparidade decorrente do registo de ativo por direitos de uso.

### 2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

Com referência a 1 de janeiro de 2018, entraram em vigor as normas contabilísticas IFRS 9 – Instrumentos Financeiros e IFRS 15 – Rêdito de contratos com clientes, as quais foram adotadas pela SATA na elaboração das suas demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2018.

As referidas normas estiveram na origem de um conjunto de alterações às políticas contabilísticas da Empresa, elencadas em seguida, das quais resultam igualmente alterações aos procedimentos de contabilização, e à forma de apresentação de determinadas transações e/ou saldos.

Os ajustamentos, na demonstração da posição financeira e na demonstração dos resultados, as quais foram reexpressas em conformidade, resultantes da adoção das novas normas IFRS 9 e 15, assim como da correção de erros, detalha-se abaixo:

	31 de dezembro de 2017				1 de janeiro de 2017					
	31-dez-2017	Impacto da adoção da IFRS 9	Impacto da adoção da IFRS 15	Outros ajustamentos	31-dez-2017 reexpresso	1-Jan-2017	Impacto da adoção da IFRS 9	Impacto da adoção da IFRS 15	Outros ajustamentos	1-Jan-2017 reexpresso
<b>ATIVO</b>										
<b>Ativo não corrente</b>										
Ativos fixos tangíveis	754.140	-	-	-	754.140	6.553.511	-	-	-	6.553.511
Clientes	2.158.236	-	-	-	2.158.236	2.161.371	-	-	-	2.161.371
Ativos por impostos diferidos	10.519.425	-	-	-	10.519.425	10.519.425	-	-	-	10.519.425
Outras contas a receber	5.574.973	-	-	-	5.574.973	5.004.484	-	-	-	5.004.484
	<b>19.006.774</b>	-	-	-	<b>19.006.774</b>	<b>24.238.791</b>	-	-	-	<b>24.238.791</b>
<b>Ativo corrente</b>										
Inventários	764.907	-	-	-	764.907	649.063	-	-	-	649.063
Outras contas a receber	10.897.023	(784.376)	-	(1.136.580)	8.976.067	9.413.628	(1.390.304)	-	(1.136.580)	6.886.744
Outros ativos correntes	-	784.376	-	-	784.376	-	1.390.304	-	-	1.390.304
Clientes	10.397.480	-	-	-	10.397.480	8.949.726	-	-	-	8.949.726
Caixa e seus equivalentes	766.068	-	-	-	766.068	3.122.913	-	-	-	3.122.913
	<b>22.825.478</b>	-	-	(1.136.580)	<b>21.688.898</b>	<b>22.135.330</b>	-	-	(1.136.580)	<b>20.998.750</b>
Ativos não correntes detidos para venda	2.575.697	-	-	-	2.575.697	-	-	-	-	-
<b>Total do ativo</b>	<b>44.407.949</b>	-	-	(1.136.580)	<b>43.271.369</b>	<b>46.374.121</b>	-	-	(1.136.580)	<b>45.237.541</b>
<b>CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO</b>										
<b>Capital próprio</b>										
Capital social	5.000.000	-	-	-	5.000.000	5.000.000	-	-	-	5.000.000
Reservas legais	492.199	-	-	-	492.199	492.199	-	-	-	492.199
Outras reservas	329.178	-	-	-	329.178	329.178	-	-	-	329.178
Prestações suplementares	85.673.389	-	-	-	85.673.389	85.673.389	-	-	-	85.673.389
Reservas de justo valor	(232)	-	-	-	(232)	-	-	-	-	(232)
Resultados acumulados	(116.203.584)	-	(1.266.590)	(1.136.580)	(118.606.754)	(105.213.778)	-	(1.266.590)	(1.136.580)	(107.616.948)
Resultado líquido	(37.653.897)	-	(158.494)	-	(37.812.391)	(10.989.806)	-	-	-	(10.989.806)
<b>Total do capital próprio</b>	<b>(62.362.947)</b>	-	<b>(1.425.084)</b>	<b>(1.136.580)</b>	<b>(64.924.611)</b>	<b>(24.709.050)</b>	-	<b>(1.266.590)</b>	<b>(1.136.580)</b>	<b>(27.112.220)</b>
<b>Passivo não corrente</b>										
Empréstimos obtidos	2.049.130	-	-	-	2.049.130	2.548.810	-	-	-	2.548.810
Provisões	220.000	-	-	-	220.000	220.000	-	-	-	220.000
Outras contas a pagar	-	-	-	-	-	37.859	-	-	-	37.859
	<b>2.269.130</b>	-	-	-	<b>2.269.130</b>	<b>2.806.669</b>	-	-	-	<b>2.806.669</b>
<b>Passivo corrente</b>										
Empréstimos obtidos	11.386.680	-	-	-	11.386.680	9.411.468	-	-	-	9.411.468
Fornecedores	34.313.651	-	-	-	34.313.651	27.337.378	-	-	-	27.337.378
Outras contas a pagar	41.463.171	(4.142.506)	-	-	37.320.665	13.384.054	(3.338.239)	-	-	10.045.815
Imposto sobre o rendimento a pagar	49.781	-	-	-	49.781	38.972	-	-	-	38.972
Outros passivos correntes	-	4.142.506	-	-	4.142.506	-	3.338.239	-	-	3.338.239
Documentos pendentes de voto	17.288.483	-	1.425.084	-	18.713.567	18.104.630	-	1.266.590	-	19.371.220
	<b>104.501.766</b>	-	<b>1.425.084</b>	-	<b>105.926.850</b>	<b>68.276.502</b>	-	<b>1.266.590</b>	-	<b>69.543.092</b>
<b>Total do passivo</b>	<b>106.770.896</b>	-	<b>1.425.084</b>	-	<b>108.195.980</b>	<b>71.083.171</b>	-	<b>1.266.590</b>	-	<b>72.349.761</b>
<b>Total do capital próprio e do passivo</b>	<b>44.407.949</b>	-	-	(1.136.580)	<b>43.271.369</b>	<b>46.374.121</b>	-	-	(1.136.580)	<b>45.237.541</b>



	2017	Impacto da adoção da IFRS 15	2017 reexpresso
Vendas e serviços prestados	159.658.050	(158.494)	159.499.556
Subsídios à exploração	220.392	-	220.392
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	(1.176.930)	-	(1.176.930)
Fornecimentos e serviços externos	(155.051.155)	-	(155.051.155)
Gastos com o pessoal	(30.964.066)	-	(30.964.066)
Gastos/ reversões de depreciação e de amortização	(1.523.378)	-	(1.523.378)
Imparidade de ativos depreciáveis/ amortizáveis	(1.882.241)	-	(1.882.241)
Imparidade de contas a receber (perdas/reversões)	(341.049)	-	(341.049)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	-	-	-
Provisões (aumentos/reduções)	-	-	-
Outros rendimentos e ganhos	93.674	-	93.674
Outros gastos e perdas	(4.776.675)	-	(4.776.675)
<b>Resultado operacional</b>	<b>(35.743.378)</b>	<b>(158.494)</b>	<b>(35.901.872)</b>
Gastos financeiros	(1.677.784)	-	(1.677.784)
Rendimentos financeiros	2.916	-	2.916
<b>Resultados antes de impostos</b>	<b>(37.418.246)</b>	<b>(158.494)</b>	<b>(37.576.740)</b>
Imposto sobre o rendimento do exercício	(235.651)	-	(235.651)
<b>Resultado líquido do exercício</b>	<b>(37.653.897)</b>	<b>(158.494)</b>	<b>(37.812.391)</b>

De salientar que não foram identificados ajustamentos na demonstração dos resultados, originados pela adoção da IFRS 9.

#### IFRS 9 – Instrumentos Financeiros

A IFRS 9 foi adotada pelo Regulamento da Comissão Europeia n.º 2067/2016, de 22 de novembro de 2016, com data efetiva de aplicação obrigatória para exercícios com início a partir de 1 de janeiro de 2018. Com exceção da contabilidade de cobertura, a aplicação retrospectiva é obrigatória, mas sem a obrigatoriedade de reexpressão de informação comparativa. Para a contabilidade de cobertura, os requisitos são geralmente aplicados prospectivamente, com algumas exceções.

A IFRS 9 incorpora quatro vertentes distintas: reconhecimento e desreconhecimento, classificação e mensuração de instrumentos financeiros, imparidade de ativos financeiros e contabilidade de cobertura. A Empresa adotou esta norma na sua data de aplicação obrigatória e procedeu à análise da necessidade de reexpressão da informação comparativa com referência a 1 de janeiro de 2017. Importa salientar que não foram identificados impactos quantitativos materiais decorrentes da aplicação da referida norma, nos ativos e passivos financeiros da Empresa, para além das reclassificações que visam clarificar a apresentação de ativos e passivos financeiros na face da demonstração da posição financeira, tendo em consideração que os seus ativos e passivos financeiros já se encontravam mensurados ao custo amortizado.

Em termos qualitativos, a principal alteração decorrente da IFRS 9 está relacionada com a imparidade de ativos financeiros, nomeadamente contas a receber, tendo sido estabelecido um novo modelo de imparidade baseado em "perdas esperadas", que substitui o anterior modelo baseado em "perdas incorridas" previsto na IAS 39.

Assim, deixa de ser necessário que o evento de perda ocorra para que se reconheça uma imparidade. Este novo modelo resulta na aceleração do reconhecimento de perdas por imparidade em instrumentos de dívida detidos, cuja mensuração seja ao custo amortizado ou ao justo valor por contrapartida de capital próprio (o que inclui empréstimos concedidos, depósitos bancários, contas a receber e títulos de dívida). Caso o risco de crédito de um ativo financeiro não tenha aumentado significativamente desde o seu reconhecimento inicial, deverá ser reconhecida uma imparidade acumulada igual à expectativa de perda que se estima poder ocorrer nos próximos 12 meses. Caso o risco de crédito tenha aumentado significativamente, deverá ser reconhecida uma imparidade acumulada igual à expectativa de perda que se estima poder ocorrer até à respetiva maturidade do ativo. Uma vez verificado o evento de perda nos termos da IFRS 9, ou seja, uma prova objetiva de imparidade, a imparidade

acumulada é diretamente imputada ao instrumento em causa, sendo o seu tratamento contabilístico similar ao previsto na IAS 39.

A referida alteração também não teve impactos relevantes na Empresa dado o reduzido risco de crédito deste negócio.

#### **IFRS 15 – Rédito de contratos com clientes**

A IFRS 15 foi adotada pelo Regulamento da Comissão Europeia n.º 1905/2016, de 22 de setembro de 2016, com data efetiva de aplicação obrigatória para exercícios com início a partir de 1 de janeiro de 2018.

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.

A Empresa adotou a IFRS 15, aplicando o método retrospectivo completo, com os impactos decorrentes da aplicação inicial da norma reconhecidos à data de 1 de janeiro de 2017. Em termos qualitativos, os ajustamentos identificados na adoção desta norma resultam no reconhecimento de receitas auxiliares como taxas e penalidades, que anteriormente eram reconhecidas como receita quando vendidas, tais como taxas de emissão, taxas de pré-reserva e penalidades de alterações, que passaram a ser reconhecidas aquando da realização do voo. Por estarem diretamente relacionadas com o transporte aéreo de passageiros, estas receitas passaram a ser consideradas como parte integrante da obrigação de performance, pelo que estão intrinsecamente relacionadas com as restantes componentes do bilhete.

#### **Outros ajustamentos**

Decorrente da análise realizada aos ativos financeiros, o Conselho de Administração procedeu ao reconhecimento de uma perda por imparidade de uma conta a receber da ATA – Associação de Turismo dos Açores registada nas demonstrações financeiras do exercício findo em 21 de dezembro de 2017 que não qualifica como ativo, procedendo assim à correção de um erro.

### 3. Principais políticas contabilísticas

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

#### 3.1 Conversão cambial

##### i) Moeda funcional e de apresentação

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

##### ii) Transações e saldos

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

##### iii) Cotações utilizadas

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

Moeda	Câmbio final do exercício	
	2018	2017
USD	0,8734	0,8318
GBP	1,1179	1,1231
CAD	0,6408	0,6634

#### 3.2 Ativos fixos tangíveis

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

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

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

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

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

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

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

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

Atendendo ao facto que os ativos fixos relacionados com equipamentos de voo se encontram componentizados por grandes classes, quando ocorre uma grande manutenção dos aviões a mesma é registada como ativo fixo tangível e depreciada durante o período estimado até à realização da próxima grande manutenção. No caso de uma grande manutenção ser antecipada, os valores líquidos contabilísticos da anterior grande manutenção serão desconhecidos, por contrapartida da demonstração de resultados do exercício. Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, não se encontravam registados ativos desta natureza.

A Empresa estima o valor residual dos ativos fixos tangíveis em zero, uma vez que a expectativa da gestão é utilizar os ativos pela totalidade da sua vida económica, com exceção da frota aérea que apresenta um valor residual de 10% (em 31 de dezembro de 2018 e 2017 não existe frota aérea registada em ativos fixos tangíveis).

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 prospetivamente.

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

### **3.3 Imparidade de ativos não financeiros**

Os ativos não financeiros, que não têm uma vida útil definida, não estão sujeitos a depreciação, mas são objeto de testes de imparidade anuais. Os ativos sujeitos a 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 contábilístico dos ativos, a Empresa registra a respectiva perda por imparidade.

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

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

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

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

### **3.4 Ativos financeiros**

#### **Classificação**

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

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

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

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

### **Instrumentos de dívida**

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

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

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

### **Instrumentos de capital próprio**

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

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

### **Imparidade de ativos financeiros**

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

#### Outras contas a receber

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

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

#### Outros ativos financeiros

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

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

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

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

### **Desreconhecimento de ativos financeiros**

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

### **3.5 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 e do preço do jet fuel o justifiquem, a SATA procura contratar operações de proteção contra movimentos adversos, através de instrumentos derivados, tais como *interest rate swaps* ("IRS") e *swaps de jet fuel*.

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 fornecimentos e serviços externos, para os instrumentos de *jet fuel*, e em Rendimentos/gastos financeiros para os instrumentos de taxa de juro, na sua data de liquidação. A parte ineficaz da cobertura é registada em resultados 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, 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 correntes e de outras contas a pagar correntes e não correntes.

### **Contabilidade de cobertura**

A possibilidade de designação de um instrumento financeiro derivado como sendo um instrumento de cobertura obedece às disposições da IFRS 9 – Instrumentos financeiros.

Os instrumentos financeiros derivados, utilizados para fins de cobertura, podem ser classificados contabilisticamente como de cobertura desde que cumpram, cumulativamente, com as seguintes condições:

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

Importa salientar que não se verificam alterações nas estratégias de cobertura seguidas, assim como do tratamento contabilístico adotado relativamente aos instrumentos financeiros derivados contratados pela Empresa. A 31 de dezembro de 2018 e 2017 a empresa não contratou quaisquer instrumentos financeiros derivados.

### **3.6 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.

### **3.7 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.

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

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



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

As perdas por imparidade são registradas 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.

### **3.9 Caixa e equivalentes de caixa**

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

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

### **3.10 Capital social**

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

### **3.11 Empréstimos obtidos**

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

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

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

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

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

### **3.12 Outras contas a pagar**

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

### 3.13 Imposto sobre o rendimento

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

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

#### Impostos diferidos

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

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

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

### 3.14 Benefícios aos empregados

A Empresa concede complementos de pensões de reforma.

#### ➤ Planos de contribuição definida

O plano de contribuição definida é atribuído aos pilotos ativos da Empresa 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 o pessoal na demonstração dos resultados.

#### ➤ 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.

### 3.15 Provisões

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

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

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

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

### Processos judiciais

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

### 3.16 Subsídios e apoios do Governo

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

Os subsídios não reembolsáveis obtidos pelo investimento em ativos fixos tangíveis e ativos intangíveis são reconhecidos como passivos, enquanto diferimentos por subsídios ao investimento, sendo subsequentemente creditados na demonstração dos 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 dos resultados no mesmo período em que os custos associados são incorridos e/ou registados.

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

### 3.17 Locações

Locações de ativos fixos tangíveis, relativamente às quais a SATA detém substancialmente todos os riscos e benefícios inerentes à propriedade do ativo são classificadas como locações financeiras. São igualmente classificadas como locações financeiras os acordos em que a análise de uma ou mais situações particulares do contrato aponte para tal natureza. Todas as outras locações são classificadas como locações operacionais.

As locações financeiras são capitalizadas no início da locação pelo menor entre o justo valor do ativo locado e o valor presente dos pagamentos mínimos da locação, cada um determinado à data de início do contrato. A dívida resultante de um contrato de locação financeira é registada líquida de encargos financeiros, na rubrica de Empréstimos obtidos. Os encargos financeiros incluídos na renda e a depreciação dos ativos locados, são reconhecidos na demonstração dos resultados, no período a que dizem respeito.

Os ativos fixos tangíveis adquiridos através de locações financeiras são depreciados pelo menor entre o período de vida útil do ativo e o período da locação quando a SATA não tem opção de compra no final do contrato, ou pelo período de vida útil estimado quando a Empresa tem a intenção de adquirir os ativos no final do contrato.

Nas locações operacionais, as rendas a pagar são reconhecidas como custo na demonstração dos resultados numa base linear, durante o período da locação.

### **3.18 Especialização dos exercícios**

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

### **3.19 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 a venda é cancelada, 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 venda cancelada sem direito a reembolso, ii) efetuado por outra transportadora aérea ou a venda cancelada 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.

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

### 3.20 Ativos não correntes detidos para venda

Os ativos não correntes são classificados como ativos não correntes detidos para venda quando o seu valor contabilístico se destina a ser recuperado, principalmente, através de uma transação de venda em vez do uso continuado e existe uma decisão do Conselho de Administração com a consequente definição do preço e procura de comprador, que permite classificar a transação da venda, como de realização altamente provável, no período até 12 meses.

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

### 3.21 Demonstração dos fluxos de caixa

A demonstração dos fluxos de caixa é preparada de acordo com o método direto. A Empresa classifica na rubrica de caixa e equivalentes de caixa os ativos com maturidade 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 venda de ativos intangíveis e tangíveis.

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

### 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

### 4.1 Fatores do risco financeiro

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

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

#### i. Risco de taxa de câmbio

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

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

As estratégias de gestão do risco cambial da SATA podem envolver a contratação de instrumentos financeiros derivados, face ao potencial de limitação de exposição cambial, associado às compras e vendas futuras, aos créditos a receber e a pagar, a empréstimos não vencidos, entre outros.

A exposição da Empresa ao risco de taxa de câmbio, a 31 de dezembro de 2018 e 2017, com base nos valores da posição financeira, dos ativos e passivos financeiros da Empresa, em divisas, convertidos para Euros aos câmbios em vigor à data de relato, apresenta-se como segue:

	2018			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
<b>ATIVOS</b>				
Caixa e equivalentes de caixa	277.780	317.885	16.131	611.796
Clientes	2.626.518	250.196	117.544	2.994.258
Outras contas a receber	6.762.564	424.617	773	7.187.954
	<b>9.666.862</b>	<b>992.698</b>	<b>134.448</b>	<b>10.794.008</b>
<b>PASSIVOS</b>				
Fornecedores	5.048.043	974.976	95.434	6.118.453
Outras contas a pagar	4.828.962	680.313	17.459	5.526.734
	<b>9.877.005</b>	<b>1.655.289</b>	<b>112.893</b>	<b>11.645.187</b>

	2017			
	USD	CAD	OUTRAS	TOTAL
<b>ATIVOS</b>				
Caixa e equivalentes de caixa	146.931	154.715	17.976	319.622
Clientes	2.286.621	424.054	67.093	2.777.768
Outras contas a receber	5.574.973	-	-	5.574.973
	<b>8.008.525</b>	<b>578.769</b>	<b>85.069</b>	<b>8.672.363</b>
<b>PASSIVOS</b>				
Fornecedores	4.021.277	735.261	43.024	4.799.562
Outras contas a pagar	335.778	695.899	19.771	1.051.448
	<b>4.357.055</b>	<b>1.431.160</b>	<b>62.795</b>	<b>5.851.010</b>

Em 31 de dezembro de 2018, uma desvalorização/valorização de 10% de todas as taxas de câmbio com referência ao Euro, resultaria num impacto nos resultados do exercício de 85 milhares de Euros (2017: 282 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 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 2018 ou 2017, 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 das companhias de aviação e de agências de viagens, são regularizados, principalmente, através dos sistemas *IATA Billing and Settlement Plan ("BSP")* e *IATA Clearing House ("ICH")*, o que minimiza, substancialmente, o risco de crédito da Empresa.

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.

### iii. Risco de liquidez

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

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

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

	<b>Menos de 1 ano</b>	<b>Entre 2 a 5 anos</b>	<b>Mais de 5 anos</b>
<b>31 de dezembro de 2018</b>			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	5.552.652	5.418.692	-
- descobertos bancários	6.055	-	-
- locações financeiras	4.877	4.074	-
Fornecedores	21.302.826	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	97.443.218	4.500.000	-
	<b>124.309.628</b>	<b>9.922.766</b>	<b>-</b>
	<b>Menos de 1 ano</b>	<b>Entre 2 a 5 anos</b>	<b>Mais de 5 anos</b>
<b>31 de dezembro de 2017</b>			
Empréstimos obtidos:			
- empréstimos bancários	10.491.344	2.199.853	-
- factoring	1.056.062	-	-
- locações financeiras	4.815	8.946	-
Fornecedores	34.313.651	-	-
Outras contas a pagar e outros passivos correntes	39.148.581	-	-
	<b>85.014.453</b>	<b>2.208.799</b>	<b>-</b>



#### **iv. Risco de taxa de juro**

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

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

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 2018 e 2017.

Tendo por referência a dívida líquida em 31 de dezembro de 2018, um acréscimo de 1% nas taxas de juro resultaria num incremento dos gastos financeiros líquidos anuais de aproximadamente 332 milhares de Euros (2017: 134 milhares de Euros).

#### **4.2 Gestão do risco de capital**

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

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

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

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

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

#### **5.1 Provisões (Nota 15)**

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

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

#### **5.2 Ativos tangíveis (Nota 6)**

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

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

### **5.3 Imparidades (Notas 6, 8, 10 e 11)**

A determinação de uma eventual perda por imparidade pode ser despoletada pela ocorrência de diversos eventos, muitos dos quais fora da esfera de influência da Empresa, tais como: a disponibilidade futura de financiamento, o custo de capital, bem como por quaisquer outras alterações, quer internas quer externas, à Empresa.

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

### **5.4 Documentos pendentes de voo (Nota 21)**

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

### **5.5 Programa de fidelização (Nota 18)**

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

### **5.6 Manutenção de frota aérea (Nota 17)**

A Empresa incorre em responsabilidades por custos de manutenção em relação a aeronaves operadas em regime de locação operacional. Estas derivam de obrigações contratuais legais e construtivas relativas à condição da aeronave quando esta é devolvida ao locador. Para cumprir estas obrigações, a Empresa terá normalmente de realizar intervenções de manutenção estruturais durante o período de locação. A SATA especializa esta responsabilidade com base na utilização efetiva da aeronave, nomeadamente horas ou ciclos voados. Na mensuração desta responsabilidade são considerados vários pressupostos, sendo os mais relevantes a utilização e condição da aeronave e os custos esperados das intervenções estruturais de manutenção no momento em que se espera que ocorram.

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

#### **5.7 Impostos (Nota 7)**

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

## 6. Ativos fixos tangíveis

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2017 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros ativos tangíveis	Ativos em curso	Total
<b>1 de janeiro de 2017</b>								
Custo de aquisição	437.523	50.595.944	231.379	83.523	1.018.339	783.904	105.000	53.255.612
Imparidade acumulada	-	(108.885)	-	-	-	-	-	(108.885)
Depreciações acumuladas	(151.919)	(44.430.142)	(162.051)	(83.523)	(997.894)	(767.687)	-	(46.593.216)
<b>Valor líquido</b>	<b>285.604</b>	<b>6.056.917</b>	<b>69.328</b>	<b>-</b>	<b>20.445</b>	<b>16.217</b>	<b>105.000</b>	<b>6.553.511</b>
<b>Movimento de 2017</b>								
Adições	-	266.557	-	12.658	7.820	-	-	287.035
Transferências e abates	-	-	-	-	(29.927)	-	(105.000)	(134.927)
Imparidade - exercício	-	(1.882.241)	-	-	-	-	-	(1.882.241)
Transferência para Ativos não correntes detidos para venda (Nota 35)	-	(2.575.697)	-	-	-	-	-	(2.575.697)
Depreciação - exercício	(72.921)	(1.418.322)	(14.458)	(1.858)	(15.504)	(315)	-	(1.523.378)
Depreciação- transf. e abates	-	-	-	-	29.926	-	-	29.926
	<b>(72.921)</b>	<b>(5.609.703)</b>	<b>(14.458)</b>	<b>10.800</b>	<b>(7.685)</b>	<b>(315)</b>	<b>(105.000)</b>	<b>(5.799.282)</b>
<b>31 de dezembro de 2017</b>								
Custo de aquisição	437.523	3.550.289	231.379	96.181	996.232	783.904	-	6.095.508
Imparidade acumulada	-	-	-	-	-	-	-	-
Depreciações acumuladas	(224.840)	(3.103.075)	(176.509)	(85.381)	(983.561)	(768.002)	-	(5.341.368)
<b>Valor líquido</b>	<b>212.683</b>	<b>447.214</b>	<b>54.870</b>	<b>10.800</b>	<b>12.671</b>	<b>15.902</b>	<b>-</b>	<b>754.140</b>

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento transporte	Ferramentas e utensílios	Equipamento administrativo	Outros ativos tangíveis	Ativos em curso	Total
<b>1 de janeiro de 2018</b>								
Custo de aquisição	437.523	3.550.289	231.379	96.181	996.232	783.904	-	6.095.508
Depreciações acumuladas	(224.840)	(3.103.075)	(176.509)	(85.381)	(983.561)	(768.002)	-	(5.341.368)
<b>Valor líquido</b>	<b>212.683</b>	<b>447.214</b>	<b>54.870</b>	<b>10.800</b>	<b>12.671</b>	<b>15.902</b>	-	<b>754.140</b>
<b>Movimento de 2018</b>								
Adições	-	10.873	-	95.179	9.128	765	-	115.945
Alienações	-	-	(24.200)	-	-	-	-	(24.200)
Transferências e abates	-	(28.934)	-	-	(13.559)	-	-	(42.493)
Transferência de Ativos não correntes detidos para venda (Nota 35)	-	1.557.508	-	-	-	-	-	1.557.508
Depreciação - exercício	(72.921)	(277.155)	(14.170)	(13.325)	(16.004)	(765)	-	(394.340)
Depreciação - alienações	-	-	22.183	-	13.559	-	-	35.742
Depreciação- Transf. de Ativos não correntes detidos para venda (Nota 35)	-	(915.276)	-	-	-	-	-	(915.276)
	<b>(72.921)</b>	<b>347.016</b>	<b>(16.187)</b>	<b>81.854</b>	<b>(6.876)</b>	-	-	<b>332.887</b>
<b>31 de dezembro de 2018</b>								
Custo de aquisição	437.523	5.089.736	207.179	191.360	991.801	784.669	-	7.702.269
Depreciações acumuladas	(297.761)	(4.295.506)	(168.496)	(98.706)	(986.006)	(768.767)	-	(6.615.242)
<b>Valor líquido</b>	<b>139.762</b>	<b>794.230</b>	<b>38.683</b>	<b>92.654</b>	<b>5.795</b>	<b>15.902</b>	-	<b>1.087.027</b>

No exercício findo em 31 de dezembro de 2017 foi reconhecida uma perda por imparidade no montante de 1.882.241 Euros relativamente à frota A310, tendo por base as propostas de compra recebidas. Na sequência das intenções de alienação da frota A310 no decorrer de 2018, os referidos ativos foram reclassificados para a rubrica de Ativos não correntes detidos para venda (Nota 35).

Em outubro de 2018 procedeu-se à alienação efetiva das aeronaves A310, as quais se encontravam classificadas em 31 de dezembro de 2017, como ativos não correntes detidos para venda, conforme Nota 35. No entanto, parte dos sobressalentes associados a estas aeronaves não foram objeto de alienação, tendo então sido reclassificados para a rubrica de ativos fixos tangíveis, no montante líquido de 642.232 Euros.

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

## 7. Ativos e passivos por impostos diferidos

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, os saldos reconhecidos relativamente a impostos diferidos são apresentados na demonstração da posição financeira pelo seu valor bruto.

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017 a taxa de imposto utilizada, para o apuramento dos impostos diferidos ativos relativos a prejuízos fiscais reportáveis, foi de 16,8%. No caso das restantes diferenças temporárias, a taxa utilizada foi de 18,3%.

### Ativos por impostos diferidos

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

	<b>Provisões</b>	<b>Prejuízos fiscais</b>	<b>Derivados cobertura</b>	<b>Outros</b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2017</b>	<b>15 924</b>	<b>10 460 508</b>		<b>42 993</b>	<b>10 519 425</b>
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados	-	-	-	-	-
<b>Movimento do exercício</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>A 31 de dezembro de 2017</b>	<b>15 924</b>	<b>10 460 508</b>	<b>-</b>	<b>42 993</b>	<b>10 519 425</b>

	<b>Provisões</b>	<b>Prejuízos fiscais</b>	<b>Derivados cobertura</b>	<b>Outros</b>	<b>Total</b>
<b>A 1 de janeiro de 2018</b>	<b>15 924</b>	<b>10 460 508</b>	<b>-</b>	<b>42 993</b>	<b>10 519 425</b>
Constituição/reversão por capital	-	-	-	-	-
Constituição/reversão por resultados	-	-	-	-	-
<b>Movimento do exercício</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>A 31 de dezembro de 2018</b>	<b>15 924</b>	<b>10 460 508</b>	<b>-</b>	<b>42 993</b>	<b>10 519 425</b>

## Prejuízos fiscais reportáveis

Nos termos da legislação, em vigor em Portugal, os prejuízos fiscais gerados em 2013, 2014 a 2016 e a partir de 2017 são reportáveis durante um período de cinco, doze e cinco anos, respetivamente, após a sua ocorrência e suscetíveis de dedução a lucros fiscais gerados durante esse período, até ao limite de 70% do lucro tributável.

Em 31 de dezembro de 2018 os prejuízos fiscais, tendo em atenção a data limite de utilização, detalham-se conforme segue:

Exercício do prejuízo fiscal	Prejuízos fiscais a 31 de dezembro de 2018	Ano limite para dedução
2013	16.314.676	2018
2014	50.980.871	2026
2015	21.279.705	2027
2016	10.447.283	2028
2017	34.990.400	2022
2018 (estimativa)	52.603.228	2023
	<b>241.457.034</b>	

Tendo em consideração o período de reporte dos prejuízos fiscais gerados entre 2014 e 2016, para doze anos, a Empresa considerou que os prejuízos fiscais gerados de 2014 a 2016 são parcialmente recuperáveis através da sua utilização na redução do resultado tributável futuro, e como tal, registou o imposto diferido ativo correspondente.

## 8. Outras contas a receber

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018 e 2017, a decomposição da rubrica de outras contas a receber, é como se segue:

	2018			2017		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
<b>Outros devedores</b>						
Depósitos de garantia - locação operacional	420.919	6.341.645	6.762.564	3.295.633	5.574.973	8.870.606
Depósitos de segurança	393.245	-	393.245	-	-	-
IVA Intracomunitário	9.956	-	9.956	277.598	-	277.598
Direção Geral do Tesouro	-	-	-	317.370	-	317.370
ATA - Associação Turismo dos Açores	1.136.580	-	1.136.580	1.136.580	-	1.136.580
Outros	897.731	-	897.731	1.549.176	-	1.549.176
<b>Saldos devedores de fornecedores</b>	979.489	-	979.489	1.026.565	-	1.026.565
<b>Empresas do Grupo (Nota 34)</b>	119.283	-	119.283	146.160	-	146.160
<b>Acréscimo proveitos</b>	1.826.076	-	1.826.076	2.363.565	-	2.363.565
<b>Imparidade de outros devedores</b>	(1.136.580)	-	(1.136.580)	(1.136.580)	-	(1.136.580)
<b>Outras contas a receber</b>	<b>4.646.698</b>	<b>6.341.645</b>	<b>10.988.343</b>	<b>8.976.067</b>	<b>5.574.973</b>	<b>14.551.040</b>

Em 31 de dezembro de 2017, o saldo a recuperar da Direção Geral do Tesouro no montante de 317.370 Euros, está relacionado com as Indemnizações compensatórias relativas a voos regulares e reencaminhamentos, incluindo o parcial da tarifa suportada pelo Estado referente às rotas da Região Autónoma dos Açores e encaminhamentos

---

entre ilhas. Estes montantes correspondem a bilhetes vendidos pela SATA, podendo ser voados por esta ou por companhias terceiras, os quais foram integralmente recebidos em 2018.

Importa salientar que a 29 de março de 2015, o espaço aéreo açoriano foi liberalizado, pelo que estes montantes deixaram de existir.

O saldo a receber da ATA – Associação do Turismo dos Açores, no montante de 1.136.580 Euros, respeita ao valor pendente de receber de incentivos obtidos daquela instituição para algumas rotas realizadas pela Empresa em anos anteriores na Europa, nomeadamente para Suécia, Dinamarca e Inglaterra, para o qual foi reconhecida uma perda por imparidade total (ver adicionalmente Nota 2.3).

O saldo a receber de depósitos de garantia correntes e não correntes em 31 de dezembro de 2018, no montante de 420.919 Euros e 6 341 645 Euros respetivamente (2017: 3.295.633 Euros e 5.574.973 Euros, respetivamente) , compreendem os depósitos de caução entregues pela Empresa como garantia dos contratos de *leasing* operacional de aeronaves.

Em 31 de dezembro de 2017, os depósitos de garantia correntes no montante de 3.295.633 Euros eram referentes a um pedido de reembolso de reservas de manutenção efetuado por conta de intervenções efetuadas em 2017 numa aeronave, regularizado em 2018.

Em 31 de dezembro de 2018, os acréscimos de proveitos resultaram, maioritariamente, da recuperação a locadoras de gastos incorridos com a manutenção de aeronaves no montante de 1.419 milhares de euros.

Em 31 de dezembro de 2017, os acréscimos de proveitos resultaram, maioritariamente, da recuperação a outras companhias aéreas de taxas de fuel referentes ao exercício de 2017 no montante de 1.979 milhares de euros, regularizadas no início de 2018.

Os montantes apresentados como saldos devedores de fornecedores respeitam, essencialmente, a adiantamentos prestados à data de 31 de dezembro de 2018 e 2017.

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

## 9. Outros ativos correntes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018 e 2017, a decomposição da rubrica de outros ativos correntes, é como se segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b>Gastos diferidos</b>		
Rendas	3.237.787	583.732
Outros	96.455	50.775
<b>Estado e Outros Entes Públicos</b>		
Imposto sobre o valor acrescentado	161.494	149.869
<b>Outros ativos correntes</b>	<u><b>3.495.736</b></u>	<u><b>784.376</b></u>



Em 31 de dezembro de 2018, os gastos diferidos são maioritariamente referentes às rendas das aeronaves que a SATA tem em regime de locação operacional. A variação verificada nesta rubrica, deve-se ao facto de em 31 de dezembro de 2018 existir um maior número de aeronaves em regime de locação operacional conjugado com o facto das locadoras estarem a faturar cerca de 2 meses de rendas antecipadamente.

## 10. Inventários

O detalhe de inventários em 31 de dezembro de 2018 e 2017 é como segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Mercadorias	116 013	79 899
Matérias primas	<u>528 501</u>	<u>737 197</u>
Imparidade de inventários	<u>(207 786)</u>	<u>(52 189)</u>
<b>Total inventários</b>	<b><u>436 728</u></b>	<b><u>764 907</u></b>

As matérias-primas referem-se a material técnico para utilização na manutenção e reparação das aeronaves da Empresa, fardamento e outros consumíveis.

O custo dos inventários reconhecidos, em 2018, como gasto e incluído na rubrica de custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas totalizou 1.115.449 Euros (em 2017: 1.176.930 Euros).

### Imparidade de inventários

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de inventários, nos exercícios de 2018 e 2017, é como segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b>A 1 de janeiro</b>	52 189	52 189
Aumentos / reduções	155 597	-
Utilizações	<u>-</u>	<u>-</u>
<b>A 31 de dezembro</b>	<b><u>207 786</u></b>	<b><u>52 189</u></b>

## 11. Clientes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018 e 2017, a decomposição da rubrica de Clientes, é como se segue:

	<u>2018</u>		<u>2017</u>	
	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>
Clientes/ corrente	<u>7.216.336</u>	<u>2.183.570</u>	<u>13.645.316</u>	<u>2.158.236</u>
	<u>7.216.336</u>	<u>2.183.570</u>	<u>13.645.316</u>	<u>2.158.236</u>
Imparidade clientes	<u>(2.061.441)</u>	<u>-</u>	<u>(3.247.836)</u>	<u>-</u>
<b>Total Clientes</b>	<b><u>5.154.895</u></b>	<b><u>2.183.570</u></b>	<b><u>10.397.480</u></b>	<b><u>2.158.236</u></b>

O valor a recuperar de clientes não corrente no montante de 2.183.570 Euros (2017: 2.158.236 Euros) resulta de valores a receber da American Express cuja expectativa de realização é superior a 1 ano.

### Imparidade de clientes

O movimento ocorrido na rubrica de perdas por imparidade de clientes, nos exercícios de 2018 e 2017, é como segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b>A 1 de janeiro</b>	3.247.836	2.909.490
Aumentos / reduções	28.773	341.049
Utilizações	<u>(1.215.168)</u>	<u>(2.703)</u>
<b>A 31 de dezembro</b>	<b><u>2.061.441</u></b>	<b><u>3.247.836</u></b>

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

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

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

## 12. Caixa e equivalentes de caixa

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Caixa	211.669	108.911
Depósitos bancários	2.397.361	657.157
<b>Caixa e equivalentes de caixa</b>	<b><u>2.609.030</u></b>	<b><u>766.068</u></b>

O detalhe do montante considerado como saldo final na rubrica de Caixa e equivalentes de caixa para efeitos da elaboração da demonstração dos fluxos de caixa para o exercício findo em 31 de dezembro de 2018 e 2017 é como segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Caixa	211.669	108.911
Descobertos bancários (Nota 16)	(6.055)	-
Depósitos bancários	<u>2.397.361</u>	<u>657.157</u>
<b>Caixa e equivalentes de caixa</b>	<b><u>2.602.975</u></b>	<b><u>766.068</u></b>

## 13. Capital

Em 31 de dezembro de 2018, o capital social da Empresa, encontrava-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 1.000.000 ações com o valor nominal de 5 euros cada, totalmente detido pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.

## 14. Reservas e prestações suplementares

### Reservas legais

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

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

A 31 de dezembro de 2018 e 2017 a reserva legal não se encontra totalmente constituída de acordo com a legislação comercial em vigor.

### Prestações Suplementares

Por deliberação da Assembleia Geral de 27 de dezembro de 2001, o acionista único da Empresa efetuou prestações suplementares no montante de 17.446.294 Euros, as quais foram reforçadas no exercício de 2010, com a conversão de suprimentos em prestações suplementares no montante de 17.128.175 Euros, conforme deliberado em Assembleia Geral de 29 de dezembro de 2010. No exercício de 2013 houve uma realização adicional de prestações suplementares no montante total de 17.526.105 Euros, as quais foram realizadas por entrada em dinheiro (11.749.855 Euros) e por conversão de créditos do acionista em capital (5.776.250 Euros), conforme deliberação da Assembleia Geral de 28 de dezembro de 2013.

Por deliberação da Assembleia Geral de 28 de dezembro de 2016, o acionista único da Empresa converteu suprimentos em prestações suplementares no montante de 33.572.815 Euros.

As prestações suplementares, de acordo com a legislação em vigor, só podem ser restituídas aos acionistas desde que o capital próprio após a sua restituição não fique inferior à soma do capital e da reserva legal.

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, as prestações suplementares ascenderam a 85.673.389 Euros.

## 15. Provisões

No decurso dos exercícios de 2018 e 2017 realizaram-se os seguintes movimentos nas rubricas de provisões:

	2018	2017
<b>A 1 de janeiro</b>	220 000	220 000
Dotação	273 254	-
Redução	-	-
<b>A 31 de dezembro</b>	<b>493 254</b>	<b>220 000</b>

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

## 16. 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:

	2018			2017		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Empréstimos bancários Montepio	1.000.000	3.500.000	4.500.000	5.000.000	-	5.000.000
Empréstimos bancários CCA	513.956	1.526.549	2.040.505	494.733	2.040.507	2.535.240
Conta corrente caucionada - BCP	3.646.667	-	3.646.667	4.331.483	-	4.331.483
Conta corrente caucionada - Santander	-	-	-	500.000	-	500.000
Factoring- Santander	-	-	-	1.056.062	-	1.056.062
Descobertos bancários (Nota 12)	6.055	-	6.055	-	-	-
	<b>5.166.678</b>	<b>5.026.549</b>	<b>10.193.227</b>	<b>11.382.278</b>	<b>2.040.507</b>	<b>13.422.785</b>
Locações financeiras - BCP	4.558	4.074	8.632	4.402	8.623	13.025
	<b>4.558</b>	<b>4.074</b>	<b>8.632</b>	<b>4.232</b>	<b>13.025</b>	<b>17.257</b>
	<b>5.171.236</b>	<b>5.030.623</b>	<b>10.201.859</b>	<b>11.386.680</b>	<b>2.049.130</b>	<b>13.435.810</b>

No final do exercício de 2018, as linhas de crédito contratadas pela Empresa estavam utilizadas na sua totalidade.

De salientar que a totalidade dos empréstimos obtidos foi negociada com taxas de juro variáveis.

Os empréstimos obtidos reconciliam com os montantes apresentados na demonstração de fluxos de caixa do seguinte modo:

	2018	2017
<b>Saldo em 1 de janeiro</b>	<b>13.435.810</b>	<b>11.960.278</b>
Varição dos descobertos bancários	6.055	(251)
Recebimentos de empréstimos obtidos	23.079.874	25.871.326
Pagamentos de empréstimos bancários	(26.315.487)	(24.391.311)
Pagamentos de locações financeiras	(4.393)	(4.232)
<b>Saldo em 31 de dezembro</b>	<b>10.201.859</b>	<b>13.435.810</b>

### Empréstimos

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

	2018	2017
Até 1 anos	5.166.678	11.382.278
Entre 2 e 5 anos	5.026.549	2.040.507
Superior a 5 anos	-	-
	<b>10.193.227</b>	<b>13.422.785</b>

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

## Locações financeiras

A Empresa regista no seu ativo fixo tangível os ativos adquiridos em regime de locação financeira. Em 31 de dezembro de 2018 e 2017 a Empresa tinha assumido compromissos decorrentes de contratos de locação financeira.

O resumo das responsabilidades associadas aos contratos de locação financeira negociados pela Empresa detalha-se como se segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Locações Financeiras - pagamentos mínimos da locação		
Até 1 ano	4.877	4.815
Entre 2 e 5 anos	4.074	8.946
	<u>8.951</u>	<u>13.760</u>
Custos financeiros futuros das locações financeiras	(319)	(735)
<b>Valor atual do passivo das locações financeiras</b>	<b><u>8.632</u></b>	<b><u>13.025</u></b>

O valor atual do passivo das locações financeiras é como segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Até 1 ano	4.558	4.402
Entre 2 e 5 anos	4.074	8.623
	<b><u>8.632</u></b>	<b><u>13.025</u></b>

## 17. Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, o detalhe da rubrica de outras contas a pagar é como segue:

	<u>2018</u>			<u>2017</u>		
	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Total</u>	<u>Corrente</u>	<u>Não corrente</u>	<u>Total</u>
<b>Outros credores</b>						
Credores diversos	1.037.091	-	1.037.091	236.027	-	236.027
Empresas do Grupo (Nota 34)	84.592.366	-	84.592.366	27.917.555	-	27.917.555
Taxas aeronáuticas	3.558.201	-	3.558.201	3.651.703	-	3.651.703
<b>Acréscimos de gastos</b>						
Remunerações a liquidar	3.319.268	-	3.319.268	3.301.810	-	3.301.810
Manutenção Frota Aérea	741.842	4.500.000	5.241.842	139.296	-	139.296
Outros acréscimos	3.065.851	-	3.065.851	2.074.274	-	2.074.274
<b>Outras contas a pagar</b>	<b><u>96.314.619</u></b>	<b><u>4.500.000</u></b>	<b><u>100.814.619</u></b>	<b><u>37.320.665</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>37.320.665</u></b>

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

O aumento verificado nas outras contas a pagar a Empresas do Grupo, decorre essencialmente do reforço dos empréstimos concedidos pela acionista SATA Air Açores (Nota 34), como suporte da atividade deficitária da empresa.

A rubrica de remunerações a liquidar respeita maioritariamente a férias e subsídio de férias a pagar em 2019.

O acréscimo de gastos para Manutenção da Frota Aérea refere-se à estimativa de custos que a Empresa terá de incorrer aquando da preparação dos aviões em regime de locação operacional para entrega às respetivas entidades locadoras (*phase out*) e o custo com as próximas grandes manutenções nos aviões. Este montante foi apurado de acordo com as horas de voo realizadas por cada avião e tendo em conta um custo médio por hora de voo. A variação verificada deve-se, essencialmente, ao reforço dos custos estimados com o *redelivery* da aeronave A330, atendendo ao seu atual estado de manutenção e estimativa de utilização futura (Nota 1).

## 18. Outros passivos correntes

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, os saldos de outros passivos correntes apresentam-se como se segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b>Estado e outros entes públicos</b>		
Imposto sobre o rendimento singular	458.476	405.665
Segurança social	670.122	1.422.251
<b>Rendimentos diferidos</b>		
SATA Imagine	1.991.013	2.111.713
Outros rendimentos diferidos	<u>199.225</u>	<u>202.877</u>
<b>Outros passivos correntes</b>	<b><u>3.318.837</u></b>	<b><u>4.142.506</u></b>

No âmbito da aplicação do IFRS 15– Rédito de contratos com clientes, na atribuição de milhas aos clientes aderentes ao programa de fidelização denominado “SATA Imagine”, é reconhecida uma obrigação contratual com base no valor unitário da milha (Nota 3.19).

## 19. Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, os saldos de fornecedores apresentam-se como se segue:

<u>Descrição</u>	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Fornecedores c/c	21.245.949	34.245.605
Faturas em receção e conferência	<u>56.877</u>	<u>68.046</u>
<b>Total fornecedores</b>	<b><u>21.302.826</u></b>	<b><u>34.313.651</u></b>

A variação observada no saldo de fornecedores decorre de pagamentos realizados mediante um esforço de tesouraria adicional efetuado pela Empresa.

## 20. Imposto sobre o rendimento a pagar

No exercício findo em 31 de dezembro de 2018 e 2017, os saldos referentes a imposto sobre o rendimento a pagar são como segue:

	2018	2017
Pagamentos por conta	(258.825)	(209.913)
Retenções na fonte	(17)	24.043
Estimativa de IRC (Nota 31)	300.000	235.651
<b>Total</b>	<b>41.159</b>	<b>49.781</b>

## 21. Documentos pendentes de voo

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017 a responsabilidade da Empresa, referente a bilhetes emitidos e não utilizados ascendia a 18.153.246 Euros e 18.713.567 Euros, respetivamente.

## 22. Ativos e passivos financeiros por categoria

As políticas contabilísticas de mensuração para instrumentos financeiros de acordo com a IFRS 9 foram aplicadas aos seguintes ativos e passivos financeiros, com referência a 31 de dezembro de 2018 e 2017:

	2018			
	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
<b>Ativos</b>				
Clientes e contas a receber não corrente	8.525.215	-	-	8.525.215
Caixa e seus equivalentes	2.609.031	-	-	2.609.031
Clientes e outras contas a receber	7.975.517	-	1.826.076	9.801.593
<b>Total Ativos financeiros</b>	<b>19.109.763</b>	<b>-</b>	<b>1.826.076</b>	<b>20.935.839</b>
<b>Passivos</b>				
Financiamentos obtidos não corrente	(5.030.623)	-	-	(5.030.623)
Outras contas a pagar não corrente	(4.500.000)	-	-	(4.500.000)
Financiamentos obtidos corrente	(5.171.236)	-	-	(5.171.236)
Fornecedores e outras contas a pagar	(117.617.445)	-	-	(117.617.445)
<b>Total passivos financeiros</b>	<b>(132.319.304)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(132.319.304)</b>

	2017			Total
	Ativos e passivos financeiros ao custo amortizado	Ativos e passivos financeiros ao justo valor por outro rendimento integral	Ativos e passivos financeiros fora de âmbito da IFRS 9	
<b>Ativos</b>				
Clientes e contas a receber não corrente	7.733.209	-	-	7.733.209
Caixa e seus equivalentes	766.068	-	-	766.068
Clientes e outras contas a receber	17.009.982	-	2.363.565	19.373.547
<b>Total Ativos financeiros</b>	<b>25.509.259</b>	<b>-</b>	<b>2.363.565</b>	<b>27.872.824</b>
<b>Passivos</b>				
Financiamentos obtidos não corrente	(2.049.130)	-	-	(2.049.130)
Financiamentos obtidos corrente	(11.386.680)	-	-	(11.386.680)
Fornecedores e outras contas a pagar	(71.634.316)	-	-	(71.634.316)
<b>Total passivos financeiros</b>	<b>(85.070.126)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(85.070.126)</b>

### 23. Justo valor de ativos e passivos

A 31 de dezembro de 2018 e 2017, a Empresa não apresenta ativos e passivos valorizados ao justo valor.

### 24. Vendas e Prestação de serviços

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

	2018	2017
<b>Vendas de Produtos</b>		
Merchandising	72.176	49.611
Outros	-	-
<b>Sub-total</b>	<b>72.176</b>	<b>49.611</b>
<b>Prestação de Serviços - Mercado Interno</b>		
Voos Regulares	79.745.203	72.246.009
Outros	215.364	3.794.946
<b>Prestação de Serviços - Mercado externo</b>		
Voos Regulares	67.229.551	80.872.694
Operações Charter	511.281	2.536.296
<b>Sub-total</b>	<b>147.701.399</b>	<b>159.449.945</b>
<b>Vendas e prestações de serviços</b>	<b>147.773.575</b>	<b>159.499.556</b>

A variação registada no montante das prestações de serviços em 2018 decorre da diminuição do número de passageiros quando comparado com o período homólogo. Esta diminuição está relacionada com a menor oferta de lugares disponíveis para o mercado externo.



## 25. Subsídios à exploração

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

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Outros	335 945	220 392
<b>Subsídios à exploração</b>	<b>335 945</b>	<b>220 392</b>

No âmbito de um projeto com a entidade *European Organisation for the Safety of Air Navigation* (EUROCONTROL), foi registado na rubrica de subsídios à exploração o montante de 335.945 Euros, referente ao valor recebido como participação do investimento num sistema de navegação, denominado *Synchronised Performance Based Navigation Implementation Cohesion Europe*.

## 26. Fornecimentos e serviços externos

O detalhe dos custos com fornecimentos e serviços externos incorridos nos exercícios de 2018 e 2017 é como segue:

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Combustíveis e Lubrificantes	41.599.799	44.258.840
Fretamentos	18.461.732	11.334.074
Rendas e alugueres	17.119.340	10.511.628
Handling	15.393.149	17.356.845
Manutenção	14.883.292	12.220.016
Reservas de manutenção por horas de voo	14.115.235	16.183.611
Taxas aeroportuárias	7.881.414	9.746.466
Comissões	7.656.488	6.660.936
Catering	5.217.009	5.883.879
Outras Taxas	3.784.575	5.028.643
Cedência de Pessoal	1.925.447	1.929.811
Outros	14.832.644	13.936.406
<b>Fornecimentos e serviços externos</b>	<b>162.870.124</b>	<b>155.051.155</b>

O aumento na rubrica de rendas e alugueres deveu-se à entrada de uma aeronave A321 NEO em regime de locação operacional em dezembro de 2017, que contemplou um ano completo de gastos em 2018. Adicionalmente, em março de 2018, verificou-se a entrada de uma aeronave adicional A321 NEO.

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

O aumento dos gastos com fretamentos resultou da necessidade de suprir necessidades operacionais ao longo do ano de 2018.

## 27. Gastos com o pessoal

Os custos com pessoal, incorridos durante o exercício de 2018 e 2017, foram como segue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Remunerações		
Orgãos sociais	24.568	2.000
Pessoal	<u>23.401.781</u>	<u>23.582.577</u>
	<b><u>23.426.349</u></b>	<b><u>23.584.577</u></b>
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	4.979.468	4.947.661
Benefícios pós-emprego	633.821	627.249
Custos de acção social	75	655
Outros	<u>1.494.981</u>	<u>1.803.924</u>
<b>Sub-total</b>	<b><u>7.108.345</u></b>	<b><u>7.379.489</u></b>
<b>Custos com o pessoal</b>	<b><u>30.534.694</u></b>	<b><u>30.964.066</u></b>

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

### Plano de contribuição definida

Em 2018, o valor das contribuições definidas efetuadas pela Empresa para o plano de contribuição definida gerido pelo BPI Pensões e prémio de jubilação, ascendeu a 633.821 Euros (627.249 Euros em 2017).

## 28. Outros rendimentos e ganhos

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Diferenças de câmbio favoráveis	457.475	-
Mais-valia da alienação de ativos não correntes detidos para venda (Nota 35)	115.459	-
Rendimentos suplementares	21.958	81.406
Ganhos em inventários	26.466	12.268
Outros	<u>14.443</u>	<u>-</u>
	<b><u>635.801</u></b>	<b><u>93.674</u></b>

## 29. Outros gastos e perdas

O detalhe da rubrica de outros custos operacionais é apresentado no quadro seguinte:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Comissões	2.287.797	2.400.961
Juros de Mora	806.660	-
Impostos	116.430	85.686
Perdas em inventários	36.852	645
Diferenças de câmbio desfavoráveis	-	2.229.419
Outros	160.286	59.964
	<u><b>3.408.025</b></u>	<u><b>4.776.675</b></u>

## 30. Gastos e rendimentos financeiros

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<b>Gastos financeiros</b>		
Juros empréstimos	506.432	629.861
Juros - partes relacionadas (Nota 34)	1.629.235	-
Juros de Mora	-	579.282
Comissões, taxas e outros	465.923	468.641
	<u><b>2.601.590</b></u>	<u><b>1.677.784</b></u>
<b>Rendimentos financeiros</b>		
Juros obtidos	84	2.783
Outros	54	133
	<u><b>138</b></u>	<u><b>2.916</b></u>

## 31. Imposto do exercício

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Imposto s/ rendimento corrente (Nota 20)	300.000	235.651
Excesso/insuficiência estimativa imposto	(9.953)	-
Imposto s/ rendimento diferido (Nota 7)	-	-
<b>Imposto sobre o rendimento</b>	<u><b>290.047</b></u>	<u><b>235.651</b></u>

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

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Resultado antes de Imposto	(52.636.387)	(37.576.740)
Taxa de Imposto	16,8%	16,8%
	<u>(8.842.913)</u>	<u>(6.312.892)</u>
Diferenças permanentes	5.571	67.371
Prejuízos fiscais sem imposto diferido	8.837.342	6.245.521
Tributação autónoma	300.000	235.651
(Excesso)/insuficiência estimativa imposto	<u>(9.953)</u>	<u>-</u>
<b>Imposto s/ rendimento</b>	<b>290.047</b>	<b>235.651</b>
<b>Taxa efetiva de imposto</b>	<b>-0,6%</b>	<b>-0,6%</b>

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

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Taxa de imposto	16,80%	16,80%
Derrama	0,00%	0,00%
	<u><b>16,80%</b></u>	<u><b>16,80%</b></u>

## 32. Compromissos

### Compromissos com locações operacionais

Conforme referido na Nota 3.17, as responsabilidades com contratos de locação operacional não se encontram registadas na demonstração de posição financeira da Empresa.

Segue o resumo das rendas vincendas não descontadas relacionadas com os contratos de locação operacional em vigor à data de 31 de dezembro de 2018 e 2017, expressas em euros:

Rendas vincendas	<b>2018</b>		<b>2017</b>	
	<b>&lt; 1ano</b>	<b>1 - 5 anos</b>	<b>&lt; 1ano</b>	<b>1 - 5 anos</b>
Locações operacionais				
Airbus A321 NEO	7.588.176	701.038	3.865.040	3.220.867
Airbus A320	5.638.977	21.844.549	5.470.209	26.077.509
Airbus A330	3.743.834	4.523.799	3.565.515	7.873.846
	<u><b>16.970.987</b></u>	<u><b>27.069.386</b></u>	<u><b>12.900.764</b></u>	<u><b>37.172.222</b></u>

### 33. Contingências

#### Garantias bancárias

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

Beneficiário	Início	2018			2017		
		Montante em divisa	Moeda	Euros	Montante em divisa	Moeda	Euros
Estado Português	19-12-2013	-	EUR	-	2.438.989	EUR	2.438.989
Estado Português	27-03-2016	1.053.192	EUR	1.053.192	1.053.192	EUR	1.053.192
Estado Português	19-12-2014	652.733	EUR	652.733	652.733	EUR	652.733
Estado Português	29-03-2015	951.581	EUR	951.581	951.581	EUR	951.581
Estado Português	25-03-2018	1.138.038	EUR	1.138.038			
Massachussets Port Authority	06-12-2010	241.910	USD	211.284	241.910	USD	290.827
The Greather Toronto Airport Auth.	31-12-2009	176.866	CAD	113.336	176.866	CAD	266.605
ARC- Airlines Reporting Corporation	10-04-2018	463.000	USD	404.384	-		-
AENA	02-05-2000	140.000	EUR	140.000	140.000	EUR	140.000
Servisair	24-12-2008	90.000	CAD	57.672	90.000	CAD	135.665
Shell Aviation Espana, S.L.U.	30-04-2013	80.000	USD	69.872	80.000	USD	96.177
Fraport AG Frankfurt Services wordline	30-11-2016	120.000	EUR	120.000	78.000	EUR	78.000
Port of Oakland	15-12-2010	60.000	USD	52.404	60.000	USD	72.133
Government of Canada	29-06-2010	-	CAD	-	30.000	CAD	45.222
Entreposto Gestão Imobiliária	11-08-2014	25.912	EUR	25.912	25.912	EUR	25.912
ANA - Aeroportos de Portugal SA	28-08-2017	22.000	EUR	22.000	22.000	EUR	22.000
ANA - Aeroportos de Portugal SA	13-08-2018	5.690	EUR	5.690	-		-
Ibéria Linhas de Espanha	01-01-2011	10.000	EUR	10.000	10.000	EUR	10.000
				<b>5.028.098</b>			<b>6.279.036</b>

As garantias prestadas ao Estado Português foram prestadas ao abrigo do contrato de exploração das rotas de serviço público entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira (até 31 de dezembro de 2014).

#### Ativos e Passivos contingentes

A 31 de dezembro de 2018 e 2017, a Empresa não apresenta ativos ou outros passivos contingentes passíveis de divulgação.

### 34. Partes relacionadas

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, a Empresa controlada pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. que detém 100% do capital da empresa. O último acionista do Grupo SATA é a Região Autónoma dos Açores.

#### Remuneração do Conselho de Administração

O Conselho de Administração da Empresa foi considerado de acordo com a IAS 24 como sendo os únicos elementos “chave” da gestão da Empresa. Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2018, as remunerações auferidas pelo Conselho de Administração foram na sua totalidade liquidadas pela SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.

## Remuneração do Conselho Fiscal

A remuneração do Conselho Fiscal no exercício de 2018 cifrou-se em 24.568 Euros.

## Remuneração do Revisor oficial de contas

A remuneração do Revisor Oficial de Contas no exercício de 2018 cifrou-se em 14.500 Euros. O mesmo não prestou outros serviços distintos de auditoria.

## Saldos e Transações entre partes relacionadas

Os saldos e transações, com entidades relacionadas a 31 de dezembro de 2018 e 2017, são como segue:

	2018		2017	
	Outras contas a receber	Outras contas a pagar	Outras contas a receber	Outras contas a pagar
Sata SGPS	-	-	40.282	-
Sata Air Açores	119.283	79.415.351	-	26.733.287
Sata Gestão Aeródromos	-	4.631.309	-	552.307
Azores Airlines Vacation (EUA)	-	110.265	105.878	-
Azores Airlines Vacation (Canada)	-	435.442	-	631.961
	<b>119.283</b>	<b>84.592.366</b>	<b>146.160</b>	<b>27.917.555</b>

	2018			2017		
	Fornecimentos e serviços externos	Prestações de serviços	Juros suportados	Fornecimentos e serviços externos	Prestações de serviços	Juros suportados
Sata Air Açores	9.365.475	1.749.351	1.522.255	10.451.976	1.648.222	-
Sata Gestão Aeródromos	130.825	176.151	106.980	1.118.943	193.611	-
Sata SGPS	20.000	-	-	7.358	-	-
Azores Airlines Vacation (EUA)	949.973	-	-	1.102.101	-	-
Azores Airlines Vacation (Canada)	782.667	-	-	914.384	-	-
	<b>11.248.940</b>	<b>1.925.502</b>	<b>1.629.235</b>	<b>13.594.762</b>	<b>1.841.833</b>	-

Em 31 de dezembro de 2018 os valores a pagar à SATA Air Açores e Sata Gestão de Aeródromos, nos montantes de 79.415 milhares de Euros e de 4.631 milhares de Euros respetivamente, decorrem de empréstimos concedidos para apoio de tesouraria, os quais venceram juros durante o exercício a taxas normais de mercado. Os referidos empréstimos não têm prazo de reembolso definido, pelo que a Empresa os classificou como ativo corrente.

A rubrica fornecimentos e serviços externos inclui, essencialmente, apoio técnico, *handling* e comissões sobre as vendas de bilhetes, de passageiros e carga, efetuados pela Sata Air Açores, Azores Airlines Vacation (EUA) e Azores Airlines Vacation (Canada).

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

### 35. Ativos não correntes detidos para venda

Na sequência da antiguidade da frota A310 e necessidade de renovação da mesma, a Empresa procedeu à alienação em outubro de 2018, das 3 aeronaves A 310 e parte das respetivas peças sobressalentes, as quais se encontravam registadas como ativos não correntes detidos para venda em 31 de dezembro de 2017.

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

No decorrer dos exercícios de 2017 e 2018, realizaram-se as seguintes movimentações na rubrica de ativos não correntes detidos para venda:

	2018	2017
<b>A 1 de janeiro</b>	2.575.697	-
Alienação	(2.048.924)	-
Custo de aquisição (Nota 6)	(1.557.508)	47.312.212
Imparidade acumulada	-	(1.991.126)
Depreciações acumuladas (Nota 6)	915.276	(42.745.389)
Mais-valia (Nota 28)	115.459	-
<b>A 31 de dezembro</b>	<b>-</b>	<b>2.575.697</b>

### 36. Eventos subsequentes

No âmbito do Decreto Legislativo Regional nº 1/2019/A (Orçamento da Região Autónoma dos Açores para 2019), foi renovada a autorização cedida ao Governo Regional para efeitos da alienação parcial, até 49%, da participação social indireta que a Região Autónoma dos Açores detém sobre a Empresa.

Contabilista Certificada



Patrícia Maria de Amaral Barroso Melo

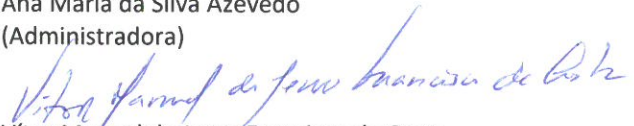
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



António Luís Gusmão Teixeira  
(Presidente)



Ana Maria da Silva Azevedo  
(Administradora)



Vítor Manuel de Jesus Francisco da Costa  
(Administrador)

## RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL EXERCÍCIO DE 2018

Em conformidade com o disposto na alínea g) do n.º 1 do artigo 420.º do Código das Sociedades Comerciais (CSC) e da alínea g) do artigo 5.º do Regulamento do Conselho Fiscal da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (adiante designada por Sociedade ou Empresa), vem este órgão apresentar o relatório sobre a ação fiscalizadora desenvolvida no exercício de 2018 e dar parecer sobre o relatório, contas e proposta de aplicação de resultados apresentada pelo Conselho de Administração.



### 1. RELATÓRIO

#### I. Introdução

A SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., é uma empresa qualificada como entidade de interesse público, nos termos da alínea l) do art.º 3 da Lei 148/2015 de 9 de setembro. Adota um modelo de fiscalização composto por um Conselho Fiscal e uma sociedade de revisores oficiais de contas (SROC), que não é membro daquele órgão, conforme o previsto na alínea b) do n.º 1 do art.º 413 do CSC.

O Conselho Fiscal em funções foi reeleito na reunião da Assembleia Geral realizada em 13 de agosto de 2018, para o mandato de 2018-2020, sendo composto por três membros efetivos e um suplente.

Todos os membros do Conselho Fiscal são independentes nos termos do n.º 5 do artigo 414.º, e não estão abrangidos por nenhuma incompatibilidade nos termos do n.º 1 do artigo 414.º A, ambos do Código das Sociedades Comerciais.

#### II. Atividade desenvolvida pelo Conselho Fiscal

Relativamente ao exercício de 2018, o Conselho Fiscal realizou onze reuniões, nas quais estiveram presentes todos os membros, tendo sido exaradas as respetivas atas.

O Conselho Fiscal aprovou o Plano de Ação de Fiscalização da Sociedade para o exercício de 2018, nos termos de documento anexo à ata n.º 5 de 08 de junho de 2018.

No cumprimento das competências que lhe estão legalmente atribuídas e que constam do seu Regulamento, o Conselho Fiscal desenvolveu várias ações durante o ano de 2018, das quais destaca as seguintes:

1. O acompanhamento permanente da atividade da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., durante o ano de 2018, foi realizado, designadamente, através da análise das atas do Conselho de Administração, participação na Assembleia Geral realizada e análise das contas intercalares e do relatório e contas do exercício.
2. Reunimos com o Revisor Oficial de Contas, com o Auditor Externo, com o responsável pelo Departamento Financeiro e pelo Departamento de Contabilidade e Relato Financeiro, a representante do Gabinete de Auditoria e Qualidade de Serviço, o



responsável pelo Departamento de Planeamento e Controlo de Gestão e a responsável pelo Gabinete Jurídico.

3. Fiscalizamos o cumprimento das políticas, critérios e práticas contabilísticas e da fiabilidade da informação financeira por indagações prévias ao Revisor Oficial de Contas e ao Auditor Externo e da posterior análise das conclusões constantes na Certificação Legal das Contas, Relatório de Auditoria, das informações reportadas no Relatório Adicional do Órgão de Fiscalização, previsto no artº24 do Regime Jurídico de Supervisão de Auditoria, e das informações incluídas nas demonstrações financeiras de 2018.

O acesso do Conselho Fiscal à informação financeira foi realizado de forma regular e adequada, sem que tenham surgido quaisquer constrangimentos no exercício das suas funções.

4. O Conselho Fiscal avaliou durante o ano de 2018 a eficácia dos sistemas de gestão de riscos, de controlo interno e de auditoria interna, cuja criação e implementação competem ao órgão de gestão, bem como o funcionamento dos sistemas e respetivos procedimentos internos, através do reporte de informação pelo Revisor Oficial de Contas e Auditor Externo, análise do Relatório Adicional ao Órgão de Fiscalização e apreciação das políticas de gestão de riscos constantes no relatório e contas de 2018, particularmente na nota 4 do Anexo.

Apreciamos a abordagem aos riscos de distorção material mais significativos inerentes às matérias relevantes de auditoria identificadas na Certificação Legal das Contas e no Relatório de Auditoria, nomeadamente: i) o reconhecimento do rédito e ii) o acréscimo de gastos operacionais.

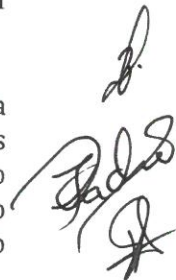
5. Compete ao Conselho Fiscal, enquanto órgão social responsável pela fiscalização da Sociedade, receber as comunicações de irregularidades apresentadas por acionistas, colaboradores da Sociedade ou outras entidades, assim como registar, por escrito, as denúncias recebidas, bem como todas as verificações, fiscalizações e diligências feitas e os procedimentos definidos com vista à regularização das irregularidades detetadas.

Durante o exercício de 2018, o Conselho Fiscal não recebeu quaisquer comunicações de irregularidades apresentadas por acionistas, colaboradores e outras entidades, e por força das suas diversas ações de fiscalização não obteve evidência de tais irregularidades.

O Conselho Fiscal iniciou os trabalhos de criação de um regulamento de comunicação de irregularidades, que ficará concluído em 2019, onde serão definidos os canais de denúncias reservados a este órgão para melhor cumprimento desta competência.

6. O Conselho Fiscal obteve a declaração de independência do Revisor Oficial de Contas nos termos alínea a) do nº6 do artº24 do Regime Jurídico da Supervisão de Auditoria e a comunicação relativa a todos os serviços distintos de auditoria realizados pelo mesmo, durante o exercício de 2018, conforme estabelecido na b) do nº6 do referido artigo.

No âmbito da verificação do cumprimento das regras de independência do Revisor Oficial de Contas, o Conselho Fiscal confirmou a inexistência de prestação de serviços não relacionados com serviços de auditoria, durante o exercício de 2018, pelo que concluiu que foi salvaguardada a independência do Revisor Oficial de Contas.



7. Tivemos em consideração o relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras constante da Certificação Legal das Contas e do Relatório de Auditoria do exercício de 2018 da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., que conclui que as demonstrações financeiras apresentam e forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da Sociedade, o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo, de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na alínea a) e exceto quanto aos possíveis efeitos da matéria referida na alínea b), seguidamente apresentadas:

- a) Sobrevalorização do ativo e dos resultados acumulados no montante de 10.461 milhares de euros, referente a ativos por impostos diferidos respeitantes a prejuízos fiscais ocorridos nos exercícios de 2014 a 2016, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos durante o período de reporte máximo de 12 anos.
- b) A rubrica provisões apresenta a quantia de 493 mil euros (2017: 220 mil euros). Não é possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre o reconhecimento e mensuração da referida rubrica, bem como outros ativos e passivos associados aos contratos de locação operacional da frota aérea, em 31 de dezembro de 2018, tendo em consideração que não foi obtida informação suficiente que permita avaliar o valor estimado das responsabilidades decorrentes de contratos onerosos nos termos da IAS 37- Provisões, Passivos e Ativos Contingentes.

8. Realçamos a incerteza material relacionada com a continuidade das operações da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., descrita na Certificação Legal das Contas e no Relatório de Auditoria, dada a sua estreita dependência do apoio financeiro do acionista, da rentabilidade futura das operações, da realização dos seus ativos, da reestruturação financeira dos seus passivos remunerados e, ainda do sucesso do processo de privatização em curso.

## 2. PARECER

Exmos. Senhores acionistas da  
SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.,

Nos termos da legislação em vigor, dos estatutos da Sociedade e no desempenho do mandato que nos conferiram, vimos apresentar o nosso parecer sobre o relatório de gestão e restantes documentos de prestação de contas da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2018, os quais são da responsabilidade do Conselho de Administração.

No âmbito das nossas competências, examinámos a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2018, a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios, a demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data e o anexo que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.



Procedemos ainda à apreciação do Relatório de Gestão emitido pelo Conselho de Administração, da Certificação Legal das Contas e do Relatório Adicional ao Órgão de Fiscalização emitidos pelo Revisor Oficial de Contas, bem como do Relatório de Auditoria emitido pelo Auditor Externo.

Tendo em consideração as informações recebidas do Conselho de Administração, bem como as conclusões constantes da Certificação Legal de Contas e Relatório de Auditoria sobre as demonstrações financeiras, o Conselho Fiscal é de parecer que:

- Seja aprovado o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., respeitantes ao exercício de 2018;
- Seja aprovada a proposta do Conselho de Administração da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A relativamente à aplicação dos resultados do exercício de 2018, no sentido do resultado líquido negativo de 52.926.434 euros seja transferido para Resultados transitados (acumulados);
- Seja dado cumprimento ao disposto no art.º 35.º do Código das Sociedades Comerciais.

Por último, o Conselho Fiscal entende manifestar o seu agradecimento ao Conselho de Administração da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., pela colaboração prestada no exercício das suas funções.

Ponta Delgada, 23 de abril de 2019

**O Conselho Fiscal**



Rúben Mota Cordeiro – Presidente



Catarina Isabel Furtado Pacheco – Vogal efetivo



Vera Silva Amaro - Vogal efetivo

## CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

### RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

#### Opinião

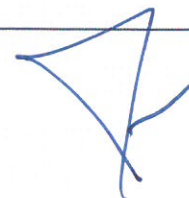
Auditámos as demonstrações financeiras anexas da **SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.** (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2018 (que evidencia um total de 36.474.755 euros e um total de capital próprio negativo de 117.851.045 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 52.926.434 euros), as demonstrações dos resultados por naturezas, do rendimento integral, da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao período findo naquela data, e o anexo às demonstrações financeiras que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos possíveis efeitos da matéria referida no número 1 e exceto quanto aos efeitos da matéria referida no números 2 da secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira de **SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.** em 31 de dezembro de 2018 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao período 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

1. Em 31 dezembro de 2018, não existe informação suficiente que permita avaliar o valor estimado das responsabilidades decorrentes de contratos onerosos nos termos da IAS 37 – Provisões, Passivos e Ativos Contingentes e, deste modo, não podemos concluir sobre o reconhecimento e mensuração da rubrica de provisões, bem como de outros ativos e passivos associados aos contratos de locação de locação operacional da frota aérea.
2. Em 31 de dezembro de 2018 encontra-se registado na rubrica Ativos por impostos diferidos um saldo de 10.461 milhares de euros, que transita do período anterior, respeitante a prejuízos fiscais dos períodos de 2014 a 2016, cuja recuperação depende da capacidade de serem gerados lucros tributáveis suficientes para utilizar esses prejuízos dentro do período de reporte. Consideramos que essa utilização se afigura como difícil, atendendo ao histórico de resultados e à incerteza sobre resultados futuros e, nesta conformidade, o ativo registado como passível de recuperação e os resultados acumulados estão nessa extensão sobreavaliados.

A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISA) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. As nossas



responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção “Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras” abaixo. Somos independentes da Entidade nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

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

### **Incerteza material relacionada com a continuidade**

As demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 117.851.045 euros em 31 de dezembro de 2018, situação que determina a aplicação das disposições previstas no artigo 35º e 171º do Código das Sociedades Comerciais, e um passivo corrente largamente superior ao ativo corrente. Conforme divulgado na nota 2.1 do Anexo, as demonstrações financeiras foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, que implica que disponha de recursos apropriados para manter a sua atividade. O Conselho de Administração entende que essa continuidade se encontra dependente do apoio financeiro do acionista, do sucesso futuro das suas operações, da realização dos seus ativos e da reestruturação financeira dos seus passivos. As demonstrações financeiras não incluem qualquer ajustamento inerente à possibilidade de se vir a constatar que o pressuposto da continuidade não foi apropriado.

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

### **Matérias relevantes de auditoria**

As matérias relevantes de auditoria são as que, no nosso julgamento profissional, tiveram maior importância na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente. Essas matérias foram consideradas no contexto da auditoria das demonstrações financeiras como um todo, e na formação da opinião, e não emitimos uma opinião separada sobre essas matérias. Além das matérias descritas na secção “Bases para a Opinião com Reservas” e na secção “Incertezas material relacionada com a continuidade”, consideramos que as matérias descritas abaixo são as matérias mais relevantes de auditoria:

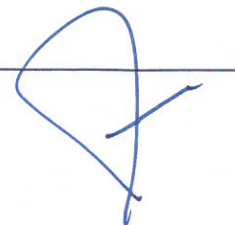
#### **Matérias relevantes de auditoria**

##### **Reconhecimento do rédito**

Pela sua relevância e pelo elevado nível de julgamento associado às estimativas realizadas no âmbito do reconhecimento do rédito do transporte aéreo de passageiros, este assunto

#### **Síntese da abordagem aos riscos de distorção material mais significativos**

Os procedimentos de auditoria que desenvolvemos incluíram, entre outros, a avaliação dos controlos relevantes existentes no processo de reconhecimento do rédito do



constituiu uma matéria relevante de auditoria.

Como divulgado na Nota 3.19 das demonstrações financeiras, o rédito do transporte aéreo de passageiros é, no momento da venda, registado como um passivo na rubrica de Documentos pendentes de voo, sendo transferido para resultados no momento da ocorrência do voo (Nota 24). Em 31 de dezembro de 2018, a responsabilidade da Entidade referente a bilhetes emitidos e não utilizados ascendia a 18.153.246 euros (Nota 21).

No encerramento do exercício, são realizadas análises a esta rubrica, de forma a garantir o correto corte de operações do rédito de transporte aéreo associado às tarifas, taxas e comissões, nomeadamente no que se refere à avaliação do estado dos cupões (vendidos, voados, reembolsados, caducados, etc.).

Adicionalmente, conforme disposto na IFRS 15, o rédito relativo ao programa de fidelização de clientes SATA Imagine, é diferido com base no valor unitário da milha, pelo justo valor percecionado pelo cliente (Nota 18).

transporte aéreo.

Realizámos ainda procedimentos substantivos para validação do reconhecimento do rédito do transporte aéreo e avaliação das principais estimativas e julgamentos associados, nomeadamente:

- (i) reconhecimento da listagem de documentos pendentes de voo com os montantes reconhecidos nas demonstrações financeiras;
- (ii) validação dos diversos inputs da referida listagem através de testes de detalhe;
- (iii) revisão analítica das diversas categorias de rédito de transporte aéreo, como tarifas, taxas e comissões; e
- (iv) conciliação das listagens da receita voada com o rédito reconhecido nas demonstrações financeiras.

Relativamente ao programa de fidelização de clientes SATA Imagine, realizámos, entre outros, os seguintes procedimentos de auditoria:

- (i) validação do valor unitário atribuído por milha;
- (ii) reconhecimento das milhas atribuídas pelo sistema de gestão do programa, e não utilizadas nem caducadas, à data de 31 de dezembro de 2018, com as milhas consideradas para efeitos de mensuração das responsabilidades com o programa.

Verificámos, ainda, a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo em conta para o efeito as normas contabilísticas aplicáveis.

### **Acréscimo de gastos operacionais**

Como divulgado nas notas 3.18 e 17 das demonstrações financeiras, a Entidade procede à especialização de diversos gastos operacionais, que, em algumas situações, exigem elevado julgamento e são complexas, com o acréscimo de gastos para manutenção da frota aérea.

A relevância deste assunto na nossa auditoria resulta do nível de julgamento associado às estimativas realizadas no âmbito da aplicação do princípio da especialização dos exercícios. As referidas estimativas individualmente não são materialmente relevantes, mas em determinadas circunstâncias, poderão ser materiais no seu agregado.

Os procedimentos de auditoria que desenvolvemos incluíram, de entre outros, a avaliação dos controlos existentes relevantes no processo de reconhecimento de gastos e sua especialização.

Realizámos, também, procedimentos substantivos para validação do corte de operações, nomeadamente:

- (i) validação da razoabilidade dos acréscimos de gastos constituídos a 31 de dezembro de 2018;
- (ii) testes de detalhe aos gastos registados no exercício seguinte que poderiam influenciar o exercício de 2018;
- (iii) confirmação externa de saldos de fornecedores numa base de amostragem; e,
- (iv) procedimentos analíticos e testes de detalhe para as diversas naturezas de gastos do exercício.

Verificámos, ainda, a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo em conta para o efeito as normas contabilísticas aplicáveis.

### **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 Contabilísticas e de Relato Financeiro (IFRS) adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística.
- elaboração do relatório de gestão nos termos legais e regulamentares aplicáveis;



- criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorção material devida a fraude ou erro;
- adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- avaliação da capacidade da Entidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira da Entidade.

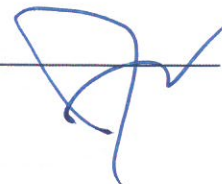
### **Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras**

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

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

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





Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;

- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificado durante a auditoria;
- das matérias que comunicamos aos encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, determinamos as que foram as mais importantes na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente e que são as matérias relevantes de auditoria. Descrevemos essas matérias no nosso relatório, exceto quando a lei ou regulamento proibir a sua divulgação pública;
- declaramos ao órgão de fiscalização que cumprimos os requisitos éticos relevantes relativos à independência e comunicamos todos os relacionamentos e outras matérias que possam ser percecionadas como ameaças à nossa independência e, quando aplicável, as respetivas salvaguardas.

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 à alínea e) do número 3 do artigo 451.º do Código das Sociedades Comerciais, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

**Sobre a demonstração não financeira prevista no artigo 66º - B do Código das Sociedades Comerciais**

Dando cumprimento ao número 6 do artigo 451.º do Código das Sociedades Comerciais, informamos que a entidade incluiu no seu relatório de gestão a demonstração não financeira prevista no artigo 66º - B do Código das Sociedades Comerciais.

**Sobre os elementos adicionais previstos no artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 537/2014**

Dando cumprimento ao artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 537/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril, e para além das matérias relevantes de auditoria acima indicadas, relatamos ainda o seguinte:

- Fomos nomeados auditores da Entidade pela primeira vez na assembleia geral realizada a 11 de janeiro de 2018 para um mandato compreendido entre 2017 e 2019.
- O órgão de gestão confirmou-nos que não tem conhecimento da ocorrência de qualquer fraude ou suspeita de fraude com efeito material nas demonstrações financeiras. No planeamento e execução da nossa auditoria de acordo com as ISA mantivemos o ceticismo profissional e concebemos procedimentos de auditoria para responder à possibilidade de distorção material das demonstrações financeiras devido a fraude. Em resultado do nosso trabalho não identificámos qualquer distorção material nas demonstrações financeiras devido a fraude.
- Confirmamos que a opinião de auditoria que emitimos é consistente com o relatório adicional que preparámos e entregámos ao órgão de fiscalização da Entidade em 23 de abril de 2019.
- Declaramos que não prestámos quaisquer serviços proibidos nos termos do número 8 do artigo 77.º do Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas e que mantivemos a nossa independência face à Entidade durante a realização da auditoria.
- Informamos que, para além da auditoria, não prestamos à Entidade quaisquer outros serviços permitidos.

Ponta Delgada, 23 de abril de 2019

**UHY & ASSOCIADOS, SROC, LDA.**

Manuel Luís Fernandes Branco (ROC nº 652)



## **Relatório de Auditoria**

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

#### **Opinião com reservas**

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (a Entidade), que compreendem a demonstração da posição financeira em 31 de dezembro de 2018 (que evidencia um total de 36.474.755 euros e um total de capital próprio negativo de 117.851.045 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 52.926.434 euros), a demonstração dos resultados, a demonstração do rendimento integral, a demonstração da alteração dos capitais próprios e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na alínea a) e exceto quanto aos possíveis efeitos da matéria referida na alínea b), apresentadas na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. em 31 de dezembro de 2018 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) Em 31 de dezembro de 2018 e 2017 encontra-se registado um valor de 10.461 milhares de euros referente a ativos por impostos diferidos originados por prejuízos fiscais respeitantes aos exercícios de 2014 a 2016, cuja recuperabilidade depende da obtenção futura de resultados tributáveis positivos durante um período máximo de 12 anos. Tendo em consideração os resultados históricos da Entidade e a incerteza atual decorrente dos fatores de risco operacional e financeiro associados às alterações da atividade do transporte aéreo e modelo de negócio, da privatização e do refinanciamento da Entidade, concluímos que o respetivo ativo e os resultados acumulados se encontram sobreavaliados em 10.461 milhares de euros.
- b) No âmbito da análise aos contratos de locação operacional da frota aérea da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. e respetiva utilização estimada, tendo em consideração que não obtivemos informação suficiente que permita avaliar o valor estimado das responsabilidades decorrentes de contratos onerosos nos termos da IAS 37 - Provisões, Passivos e Ativos Contingentes, não nos é possível concluir, com razoável grau de segurança, sobre o reconhecimento e mensuração da rubrica de provisões, bem como outros ativos e passivos associados aos respetivos contratos da frota aérea, em 31 de dezembro de 2018.

PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.  
Sede: Palácio Sottomayor, Rua Sousa Martins, 1 - 3º, 1069-316 Lisboa, Portugal  
Receção: Palácio Sottomayor, Avenida Fontes Pereira de Melo, nº16, 1050-121 Lisboa, Portugal  
Tel +351 213 599 000, Fax +351 213 599 999, [www.pwc.pt](http://www.pwc.pt)  
Matriculada na CRC sob o NUPC 506 628 752, Capital Social Euros 314.000  
Inscrita na lista das Sociedades de Revisores Oficiais de Contas sob o nº 183 e na CMVM sob o nº 20161485

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***

As demonstrações financeiras da Entidade apresentam um capital próprio negativo no montante de 117.851 milhares de euros, incluindo um resultado líquido negativo de 52.926 milhares de euros e passivo corrente superior ao ativo corrente em 127.959 milhares de euros. No entanto, conforme divulgado na nota 2.1 do anexo contendo as notas explicativas, as demonstrações financeiras foram preparadas com base na continuidade das operações, a qual se encontra dependente do apoio financeiro do acionista conjugado com o processo de privatização em curso, da rentabilidade futura das operações, da realização dos seus ativos e da reestruturação dos seus passivos. 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.

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

### ***Matérias relevantes de auditoria***

As matérias relevantes de auditoria são as que, no nosso julgamento profissional, tiveram maior importância na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente. Essas matérias foram consideradas no contexto da auditoria das demonstrações financeiras como um todo, e na formação da opinião, e não emitimos uma opinião separada sobre essas matérias. Além das matérias descritas na secção “Bases para a Opinião com Reservas” e na secção “Incerteza material relacionada com a continuidade”, consideramos que as matérias descritas abaixo são as matérias relevantes de auditoria a comunicar neste relatório.

**Reconhecimento do rédito**

*Divulgações relacionadas com o rédito apresentadas nas notas 3.19, 5.4, 5.5, 18, 21 e 24 das demonstrações financeiras.*

O rédito do transporte aéreo de passageiros é, no momento da venda, registado como um passivo na rubrica documentos pendentes de voo, sendo transferido para resultados no momento da ocorrência do voo. Em 31 de dezembro de 2018 o respetivo valor reconhecido na rubrica de documentos pendentes de voo nas demonstrações financeiras da Entidade ascende a 18.153 milhares de euros.

Numa base anual, são realizadas estimativas e análises a esta rubrica, de forma a garantir o devido corte de operações respeitante ao reconhecimento do rédito de transporte aéreo associado às tarifas, taxas e comissões, nomeadamente no que se refere à avaliação do status dos talões (vendidos, voados, reembolsados, caducados, entre outros).

Adicionalmente, conforme preconizado pela IFRS 15 – Rédito de contratos com clientes, no momento da venda de um bilhete, a Entidade reconhece uma obrigação de desempenho no âmbito do programa de fidelização de clientes SATA Imagine, com base no valor unitário da milha (“*stand-alone price*”), que se baseia no valor médio equivalente do bilhete, considerando a redenção de milhas nos últimos 12 meses, a qual ascende a 1.991 milhares de euros em 31 de dezembro de 2018.

A relevância deste assunto na nossa auditoria resulta do elevado nível de julgamento associado às estimativas realizadas no âmbito do reconhecimento do rédito do transporte aéreo de passageiros.

Os procedimentos de auditoria que desenvolvemos incluíram, de entre outros, a avaliação dos sistemas informáticos e controlos relevantes existentes no processo de reconhecimento de rédito do transporte aéreo.

Realizámos igualmente procedimentos substantivos para validação do reconhecimento do rédito do transporte aéreo, nomeadamente: (i) reconciliação da listagem de documentos pendentes de voo com os montantes reconhecidos nas demonstrações financeiras; (ii) validação dos diversos *inputs* da referida listagem através de testes de detalhe realizados por amostragem; (iii) procedimentos analíticos para as diversas categorias de rédito de transporte aéreo, nomeadamente, tarifas, taxas e comissões; (iv) reconciliação da listagem de receita voada com o rédito reconhecido nas demonstrações financeiras; e (v) avaliação das principais estimativas e julgamentos assumidos pela Gestão no âmbito do reconhecimento do rédito do transporte aéreo de passageiros.

Relativamente ao programa de fidelização de clientes SATA Imagine, realizámos, entre outros, os seguintes procedimentos de auditoria: (i) validação do valor unitário atribuído por milha, tendo por base o valor médio equivalente do bilhete, considerando a redenção de milhas nos últimos 12 meses; e (ii) reconciliação das milhas atribuídas pelo sistema de gestão do programa, e não utilizadas, à data de 31 de dezembro de 2018, com a quantidade de milhas consideradas para efeitos de mensuração das responsabilidades com o programa.

Verificámos, ainda, a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e o que foi considerado relevante.

---

**Matérias relevantes de auditoria****Síntese da abordagem de auditoria**

---

**Acréscimos de gastos operacionais**

*Divulgações relacionadas com Acréscimos de gastos apresentadas nas notas 3.18, 5.6 e 17 das demonstrações financeiras.*

A Entidade procede à especialização de diversos gastos operacionais, os quais ascendem a 8.308 milhares de euros em 31 de dezembro de 2018. Algumas destas especializações carecem de julgamento e apresentam uma natureza complexa, como por exemplo o acréscimo de gastos para manutenção da frota aérea.

A relevância deste assunto na nossa auditoria resulta do nível de julgamento associado às estimativas realizadas no âmbito da aplicação do princípio da especialização dos exercícios.

Os procedimentos de auditoria que desenvolvemos incluíram, de entre outros, a avaliação dos controlos existentes relevantes no processo de reconhecimento de gastos e sua especialização.

Realizámos ainda procedimentos substantivos para validação do corte de operações, nomeadamente: (i) validação dos acréscimos de gastos constituídos a 31 de dezembro de 2018, tendo por base os respetivos suportes documentais e contratuais; (ii) testes de detalhe aos gastos registados no exercício seguinte; (iii) confirmação externa de saldos de fornecedores numa base de amostragem; e (iv) procedimentos analíticos e testes de detalhe para as diversas naturezas de gastos do exercício.

Verificámos, ainda, a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, tendo por base o enunciado no normativo contabilístico aplicável e o que foi considerado relevante.

---

**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 distorção material devido a fraude ou erro;
- d) adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- e) avaliação da capacidade da Entidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

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

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

- a) identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- b) obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- c) avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- d) concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;
- e) avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;

- f) comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria;
- g) das matérias que comunicamos aos encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, determinamos as que foram as mais importantes na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente e que são as matérias relevantes de auditoria. Descrevemos essas matérias no nosso relatório, exceto quando a lei ou regulamento proibir a sua divulgação pública; e
- h) declaramos ao órgão de fiscalização que cumprimos os requisitos éticos relevantes relativos à independência e comunicamos todos os relacionamentos e outras matérias que possam ser percecionadas como ameaças à nossa independência e, quando aplicável, as respetivas salvaguardas.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras, bem como a verificação de que a demonstração não financeira foi apresentada.

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

#### ***Sobre o relatório de gestão***

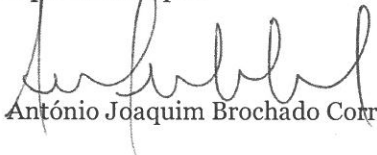
Em nossa opinião, o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções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

#### ***Sobre a demonstração não financeira prevista no artigo 66º-B do Código das Sociedades Comerciais***

Adicionalmente, informamos que a entidade incluiu no seu relatório de gestão a demonstração não financeira prevista no artigo 66.º-B do Código das Sociedades Comerciais.

23 de abril de 2019

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



António Joaquim Brochado Correia, R.O.C.